SCHIG
MOBILITÄT VERSTEHEN

Nachhaltig.

Beständigkeit im Wandel.

Geschäftsbericht 2020

Geschäftsbericht
2020

SCHIG mbH

Inhaltsverzeichnis

KAPITEL EINS: EINLEITUNG
1.01 Vorwort Bundesministerin 007
1.02 Bericht des Aufsichtsrates 009
1.03 Interview Stefan Weiss 010
1.04 SCHIG mbH in Zahlen 012
1.05 Das Jahr 2020 in Kürze 013

KAPITEL ZWEI: EISENBAHNINFRASTRUKTUR: BERATUNG, BEGLEITUNG UND PRÜFUNG
2.01 Infrastrukturkontrolle 017
2.02 Notified Body 021

KAPITEL DREI: VERKEHRSFINANZIERUNGSKONTROLLE
3.01 Abwicklung und Weiterentwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr inklusive Verkehrsplanung im Auftrag des BMK 026
3.02 Abschluss Verkehrsdiensteverträge zum Fahrplanwechsel 2020/2021 027
3.03 Notvergabe 028
3.04 Verkehrsplanungsarbeiten 029

KAPITEL VIER: FÖRDERMANAGEMENT
4.01 Einführung ins Thema 032
4.02 Schienengüterverkehrsförderung 033
4.03 Anschlussbahn- und Terminalförderung 034
4.04 Innovationsförderung Kombinierter Verkehr 035
4.05 Logistikförderung 036
4.06 Umsetzungsprojekte des nationalen Aktionsplanes Intelligente Verkehrssysteme 037

KAPITEL FÜNF: EISENBAHNINFRASTRUKTUR SERVICES
5.01 Zuweisungsstelle und Entgelterhebende Stelle 041
5.02 Tätigkeiten der §-48-Sachverständigenkommission 043

KAPITEL SECHS: REGISTER
6.01 Register im Überblick 046
6.02 Führung des Einstellungsregisters 047
6.03 Führung des Fahrerlaubnisregisters 048
6.04 Infrastrukturregister im EU-Kontext 050

KAPITEL SIEBEN: ÜBER DAS UNTERNEHMEN
7.01 Organigramm 054
7.02 Risiko- und Chancenmanagement 055
7.03 Beteiligungsmanagement 056
7.04 Qualitätssicherung 057

KAPITEL ACHT: JAHRESABSCHLUSS
8.01 Corporate Governance Bericht 061
8.02 Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung 2020 066
8.03 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden 070
8.04 Erläuterungen zur Bilanz und Anlagenspiegel 072
8.05 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung 078
8.06 Sonstige Angaben 083
8.07 Lagebericht 086
8.08 Rechtliche und steuerliche Verhältnisse 101
8.09 Kapitalflussrechnung 2020 102
8.10 Bestätigungsvermerk 103
8.11 Berechnung der Kennzahlen 107

GLOSSAR 108

IMPRESSUM 110

Kapitel eins

Von / bis

1.01–1.05

Einleitung

Vorwort der Bundesministerin

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie

Sehr geehrte Damen und Herren!

Bereits seit vielen Jahren, aber vor allem im Covid-Jahr 2020, hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) bewiesen, dass sie dank zuverlässiger Arbeit, Expertise und Engagement kompetente Partnerin des Klimaschutzministeriums (BMK) ist.

Die Sicherstellung des öffentlichen Verkehrs ist das Rückgrat für die Mobilität der Bevölkerung – besonders in Krisenzeiten. Die Daseinsvorsorge des wichtigen Bahnverkehrs musste vor allem auf der Weststrecke für Pendlerinnen und Pendler gewahrt werden, weshalb zusätzlich zu den langfristig abgeschlossenen Verkehrsdiensteverträgen hier eine Notvergabe erfolgte. Dank des tatkräftigen Einsatzes der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH konnten die Verträge zwischen SCHIG mbH und ÖBB-Personenverkehr AG bzw. WESTbahn rasch errichtet sowie abgewickelt und so die Weiterführung des Bahnbetriebes auf der Weststrecke sichergestellt werden.

Der umweltschonende Bahnverkehr steht stets im Fokus, wenn es um die Stärkung eines umweltfreundlichen, nachhaltigen Verkehrssystems geht. Dafür braucht es einerseits ein auf die Bedürfnisse von Bahnfahrenden abgestimmtes Verkehrsangebot, andererseits auch eine leistungsstarke und effiziente Infrastruktur. Die im Jahr 2020 durchgesetzte Aufstockung des ÖBB-Rahmenplans bedeutet in Zukunft daher auch vermehrte Infrastrukturkontrollaufgaben für die SCHIG mbH, die das BMK seit vielen Jahren mit ihrer Prüf- und Kontrolltätigkeit begleitet.

Auch bei der Entwicklung, Abwicklung und Betreuung von Förderprogrammen vertraut das BMK auf die SCHIG mbH, deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sich mit Expertise und Fachwissen der Förderung von umweltfreundlichen Verkehren und Mobilitätsprojekten widmen.

Die SCHIG mbH hat im Jahr 2020 bewiesen, dass sie als kompetente Abwicklungs- und Beratungsorganisation des BMK eine zuverlässige Konstante ist. Besonders bedanken möchte ich mich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mit Fachwissen und Engagement ihrer täglichen Arbeit begegnen und auch in Krisenzeiten für Beständigkeit sorgen. Ich bin überzeugt davon, dass wir auch weiterhin kommende Herausforderungen und Aufgaben gemeinsam schaffen.

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Bericht des Aufsichtsrates

MR Mag. Roland Schuster, MBA
Vorsitzender des Aufsichtsrates
der SCHIG mbH

Gemäß den Bestimmungen des Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung sowie aufgrund der speziellen gesetzlichen Regeln für die „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ (SCHIG mbH) hat der Aufsichtsrat auch im Jahr 2020 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht und an ihrer Weiterentwicklung mitgewirkt.

Im Jahr 2020 wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in jedem Quartal mindestens eine Sitzung des Aufsichtsrates abgehalten. Insgesamt fanden im Jahr 2020 fünf Aufsichtsratssitzungen statt.

Der Aufsichtsrat hat sich von der Geschäftsführung im Rahmen der Aufsichtsratssitzungen durch regelmäßige Berichte laufend über die Entwicklung und Lage der Gesellschaft sowie über wichtige Fragen der Geschäftsführung unterrichten lassen.

Neben den wiederkehrenden Themen, wie beispielsweise dem Geschäftsverlauf, Auftragsvergaben, Compliance Management und Risiko- und Chancenmanagement in der SCHIG mbH, wurden in den Sitzungen unter anderem die Tätigkeiten der Internen Revision, die Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge (VDV), der Datenschutz in der SCHIG mbH sowie die IT-Strategie behandelt. Auch über die im Zusammenhang mit dem 2019 erfolgten Standortwechsel der SCHIG mbH im 2. Halbjahr 2019 getätigten Auftragsvergaben sowie die Bewältigung der ersten Covid-19-Lockdown-Phase in der SCHIG mbH wurde 2020 im Aufsichtsrat gesondert berichtet. Ein interessantes Thema stellte auch die geplante Einführung des elektronischen Aktes (ELAK) in der SCHIG mbH dar, das im Aufsichtsrat ausführlich behandelt wurde.

Sowohl der Lagebericht als auch der Jahresabschluss wurden dem Aufsichtsrat rechtzeitig zur Verfügung gestellt. Mit den Wirtschaftsprüfern der Gesellschaft hat der Aufsichtsrat die zur Verfügung gestellten Dokumente erörtert und geprüft, und es hat keinen Anlass zur Beanstandung gegeben.

Auch im Jahr 2020 hat die SCHIG mbH dazu beigetragen, die sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Verwendung der öffentlichen Mittel für die Errichtung und Erhaltung sowie den Betrieb des österreichischen Schienennetzes und damit auch Nachhaltigkeit und Beständigkeit im Verkehrsbereich sicherzustellen.

Im Namen des gesamten Aufsichtsrates möchte ich mich bei der Geschäftsführung und vor allem den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH für das gemeinsam Geleistete im Jahr 2020 sehr herzlich bedanken. Meinen Kolleginnen und Kollegen im Aufsichtsrat danke ich sehr für die konstruktive Zusammenarbeit. Der Aufsichtsrat wird auch in Zukunft die positive Entwicklung des Unternehmens nach Kräften fördern, dabei aber auch das notwendige Maß an konstruktiver Kontrolle walten lassen.

Geschäftsführer Stefan Weiss im Interview

Dr. Stefan Weiss, MBA
Geschäftsführer

STEFAN WEISS

Im Anschluss an die HTL Mödling (Hochbau) studierte Herr Weiss in Innsbruck und Wien Rechtswissenschaften, ehe er seine berufliche Laufbahn nach dem Gerichtsjahr bei der PORR AG begann. Danach wechselte Herr Weiss zum BMVIT, wo er zunächst im Kabinett als Referent für Forschung & Entwicklung sowie für Post & Telekommunikation zuständig war und schließlich Projektkoordinator für Infrastrukturgroßvorhaben wurde. Von 2009 bis Anfang 2020 bekleidete Stefan Weiss verschiedene Führungsfunktionen im Unternehmensbereich Infrastructure Development der STRABAG AG, darunter unter anderem als Mitglied der Geschäftsführung beim PPP-Projekt A15 in Rotterdam sowie nach seiner Rückkehr aus den Niederlanden 2015 als kaufmännischer Bereichsleiter für Benelux und Deutschland.

Stefan Weiss wurde im Februar 2020 zum kaufmännischen Geschäftsführer der SCHIG mbH bestellt und hat im Mai 2020 die alleinige Geschäftsführung übernommen.

Herr Weiss hat ein Doktorat der Universität Wien sowie einen MBA der Warwick Business School.

Das Jahr 2020 hat uns alle vor große Herausforderungen gestellt, aber auch neue Chancen eröffnet. Wo sehen Sie diese?

Die SCHIG mbH hat im vergangenen Jahr – genauso wie viele andere Unternehmen auch – notgedrungen einen großen Schritt in Richtung Digitalisierung gemacht. Innerhalb kürzester Zeit haben wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Laptops und Handys ausstatten können, damit weitgehend alle von Zuhause aus arbeiten konnten. Der Einsatz von Videokonferenzen ist mittlerweile zur Normalität geworden. Diese neue Art des Arbeitens wird auch nach Covid-19 zum Teil bestehen bleiben und macht dadurch so manche Dienstreise oder Pendlerfahrte verzichtbar, womit wiederum Verkehr eingespart werden kann. Allerdings haben wir auch gesehen, dass bestimmte Tätigkeitsbereiche auch in Zukunft eine physische Präsenz erfordern. Beispielsweise in den Bereichen Mittelverwendungskontrolle, Anschlussbahnförderungen und Seilbahnsachverständigen sind Begehungen und Besprechungen auch weiterhin vor Ort notwendig.

Wie haben Sie persönlich das letzte Jahr erlebt?

Ich bin im Februar 2020 in die SCHIG mbH gekommen und schon nach ein paar Wochen sind wir vor der Herausforderung gestanden, wie wir mit der Covid-19 Situation umgehen. Das heißt, ich habe eigentlich kaum den Normalbetrieb im Unternehmen kennengelernt. Trotz alledem ist der Einstieg gut gelungen! Im Mai habe ich dann die alleinige Geschäftsführung übernommen – also gleich noch eine Veränderung, der ich aber auch sehr positiv gegenüberstehe. Ich habe die SCHIG mbH von Beginn an als ein hervorragendes Unternehmen in einem spannenden, zukunftsträchtigen Umfeld mit sehr engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern kennengelernt.

Die SCHIG mbH hat im letzten Jahr vieles geleistet. Worauf sind Sie besonders stolz?

Stolz bin ich darauf, dass wir unseren Betrieb relativ rasch auf Homeoffice umstellen haben können – das war nicht nur ein spannendes Unterfangen, sondern auch schön zu sehen, wie groß hier Wille und Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren. Darüber hinaus freut es mich, dass wir trotz aller Herausforderungen unsere umfangreichen Tätigkeiten beinahe wie gewöhnt erfüllen konnten. Mein großer Dank gilt der gesamten Belegschaft, die in dieser Zeit ihr Bestes geleistet hat.

Sie sind nun seit einem Jahr Geschäftsführer in der SCHIG mbH – wo sehen Sie die SCHIG in Zukunft?

Ich sehe die SCHIG mbH auch weiterhin als wichtigen Teil der Eisenbahn-Community. Die Eisenbahn ist eine wesentliche Komponente, wenn es um die Herausforderungen der Zukunft im Mobilitätsbereich geht. Die Schiene spielt in diesem Zusammenhang eine äußerst wichtige Rolle und dementsprechend wird auch die SCHIG mbH in Zukunft immer mehr an Bedeutung gewinnen. Wenn beispielsweise der Rahmenplan wächst, wird auch unsere Tätigkeit in der Mittelverwendungskontrolle immer weiter zunehmen. Wir sind stolz darauf, dass unser Unternehmen in den aktuellen Thematiken im Mobilitätssektor einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Ganz im Sinne von „Stärken stärken“ werden wir die Expertise in unseren Kernbereichen Infrastrukturkontrolle, Verkehrsdiensteverträge, Förderungen und Register weiter ausbauen. So können und wollen wir unserem Eigentümer, dem BMK, unser Fachwissen zur Verfügung stellen und weiterhin in vielen Mobilitätsfragen als Ansprechperson zur Seite stehen.

SCHIG mbH in Zahlen

FINANZEN

Bilanzsumme

623,6 Mio. Euro

Anlagevermögen

5,8 Mio. Euro

Eigenkapital

10,0 Mio. Euro

Verbindlichkeiten kurzfristig

150,2 Mio. Euro

Verbindlichkeiten langfristig

1,5 Mio. Euro

Umsatzerlöse

10,8 Mio. Euro

OPERATIV

Bestellte und abgewickelte Zugkilometer

108 Mio.

mit einem Gesamtabgeltungs-volumen von

1,4 Mrd. Euro

Vergebene Mobilitätsförderungen

ca. 140 Mio. Euro

Bearbeitete Anträge Fahrerlaubnis

938

Bearbeitete Anträge Einstellungsregister

207

Durchgeführte Mittelverwendungskontrollen mit einem Gesamtvolumen von

2,1 Mrd. Euro

UNTERNEHMEN

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

98

Das Jahr 2020 in Kürze

Außergewöhnliche Monate, wie wir sie im Jahr 2020 erlebt haben, haben Menschen und Unternehmen weltweit vor große Veränderungen und Herausforderungen gestellt. Auch die SCHIG mbH sowie deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter standen vor neuen Gegebenheiten – rasches Handeln, Einsatz und Flexibilität waren deshalb gefragt. Die Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie haben sich auf den öffentlichen Schienenverkehr stark ausgewirkt – und damit auch auf die Arbeit der SCHIG mbH. Um den so wichtigen Schienenpersonenverkehr auf der Weststrecke aufrechterhalten zu können, wurde vom BMK eine **Notvergabe** beschlossen. Nach einer intensiven, kurzen Vorbereitungszeit konnten von der SCHIG mbH die neuen Verkehrsdiensteverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ÖBB-Personenverkehr AG sowie Westbahn Management GmbH abgeschlossen werden. Außerdem wurde – mit einem Drittel weniger an Zügen – ein attraktiver Taktfahrplan sichergestellt. Der so wichtige öffentliche Verkehr auf der Weststrecke war damit weiterhin garantiert (mehr dazu im Kapitel „Verkehrsfinanzierungskontrolle“).

Im Zuge der Covid-19 geschuldeten Lockdown-Situation musste die Notwendigkeit bestimmter Zugfahrten abgewogen werden, wobei dies vor allem die Bereiche **Grenzverkehr** und **Nacht-S-Bahnen** betraf. Bestehende Verkehrsdiensteverträge wurden insofern angepasst, dass lediglich Züge über geschlossene Grenzen sowie bedingt nächtliche Nahverkehrszüge (die vor Covid-19-Zeiten für die Heimfahrt nach Veranstaltungen und Gastronomiebesuchen dienten) abbestellt wurden. Gleichzeitig galt es zu beurteilen, ob Züge mit geringerem Platzangebot ausreichen würden oder ob man reguläre Garnituren einsetzen musste, um einer Ansteckungsgefahr entgegenzuwirken. Bei solchen Entscheidungen stand stets die Aufrechterhaltung des Verkehrsangebotes für systemrelevante Arbeitskräfte sowie die Reduktion einer möglichen Ansteckung der Fahrgäste im Fokus. In Einzelfällen wurde deshalb die Führung von Doppelgarnituren bestellt, um einer starken Auslastung in einigen Zügen entgegenzutreten.

Auch im Bereich von Fristverlängerungen und -änderungen in den Behördenverfahren kam es aufgrund der Covid-19-Pandemie zu einem deutlichen Mehraufwand für die SCHIG mbH. Die telefonischen Auskünfte stiegen in diesem Zusammenhang im Jahr 2020 stark an. Mit entsprechenden Vorsichts- und Hygienemaßnahmen konnte der **Parteienverkehr** durchgängig gewährleistet und somit alle Kundenwünsche bearbeitet werden.

Kapitel zwei

Von / bis

2.01–2.02

Eisenbahn-infrastruktur: Beratung, Begleitung und Prüfung

Infrastruktur-kontrolle

Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit – die SCHIG mbH unterstützt ihren Eigentümer BMK beim verantwortungsvollen Einsatz öffentlicher Mittel. Die Beauftragung der Prüftätigkeiten erfolgt im gesetzlichen Auftrag und/oder durch eine weitere direkte Beauftragung durch das BMK im Rahmen eines jährlich aktualisierten Prüfplans.

Die Infrastrukturkontrolle der SCHIG mbH prüft, ob die eingesetzten Mittel zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur entsprechend rechtmäßig, sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig verwendet werden. Außerdem werden Eisenbahninfrastrukturunternehmen und deren Projektverantwortliche von unseren Expertinnen und Experten bei der Entwicklung von Lösungen beraten und begleitet.

Dabei gliedert sich das Aufgabengebiet der Infrastrukturkontrolle in die Tätigkeitsbereiche **projektbezogene** und **strategische Mittelverwendungskontrolle, Prüfung der Zuschussverträge zwischen BMK und ÖBB Infrastruktur AG gem. § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Bundesbahngesetz** sowie **diverse Sonderaufgaben.**

„Unseren Leitsatz leben wir in unserer täglichen Arbeit. Jährlich werden rund 2 Milliarden Euro für die Eisenbahninfrastrukturprojekte aufgewendet. Unser Team begleitet die ÖBB Infrastruktur AG bei diesen zukunftsweisenden Projekten - wir prüfen die Einhaltung von Budgets und Zeitplänen.“

Andreas Szukits,
Abteilungsleiter Infrastrukturkontrolle
und Notified Body

Unser Leitsatz:
Wir unterstützen das BMK durch Prüfung, Beratung und Begleitung bei der Schaffung und Entwicklung einer intelligenten und effizienten Infrastruktur.

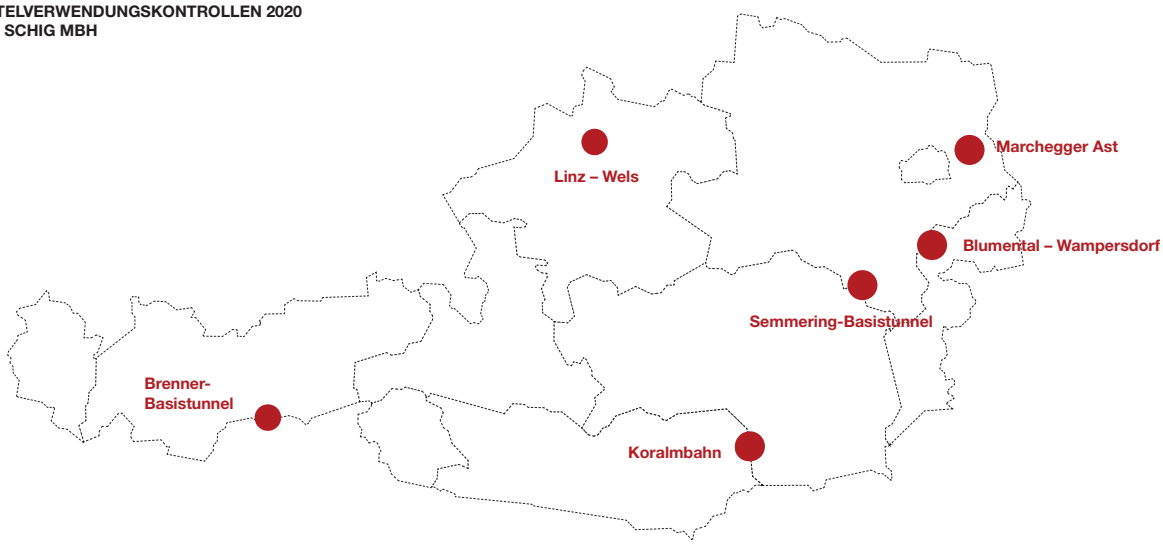
Mittelverwendungskontrolle

Die **strategische Mittelverwendungskontrolle** der SCHIG mbH umfasst die Teilbereiche Infrastrukturentwicklung, Werterhalt, Instandhaltung, Eisenbahnkreuzungen, Ausrüstung und Regionalbahnprogramm. Innerhalb des Leistungsbildes der Mittelverwendungskontrolle wird die Kontroll- und Begleittätigkeit der SCHIG mbH bei Investitionsvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführt. Dabei wird die zeitnahe und laufende Prüfung der zweckmäßigen Verwendung von Mitteln sichergestellt.

Im Jahr 2020 wickelte die SCHIG mbH außerdem folgende **projektbezogenen Mittelverwendungskontrollen** ab:

- → **Koralmbahn**
- → **Semmering-Basistunnel**
- → **Brenner-Basistunnel**
- → **Blumental – Wampersdorf**
- → **Marchegger Ast**
- → **Linz – Wels**

ÜBERBLICK PROJEKTBEZOGENE MITTELVERWENDUNGSKONTROLLEN 2020 DER SCHIG MBH



AUS DER PRAXIS: PROJEKTBEZOGENE MITTELVERWENDUNGSKONTROLLE AM BRENNER-BASISTUNNEL

Im Zuge der projektbezogenen Mittelverwendungskontrolle werden stichprobenartig Baustellenbegehungen durchgeführt. Damit kann der Baufortschritt direkt vor Ort begutachtet werden, was vor allem bei Projekten von großer Dimension unumgänglich ist. Im Jahr 2020 waren diese Begehungen aufgrund der Covid-19-Pandemie meist nicht möglich. Trotzdem konnten die Mitarbeiter der Abteilung Infrastrukturkontrolle im September unter strengen Sicherheitsvorkehrungen den Brenner-Basistunnel besichtigen. Vor allem auf der italienischen Seite waren bisher keine Bereisungen erfolgt, die man nun bei den zwei Baulosen Eisackunterquerung (H71) und Mauls 2–3 (H61) durchführte.

„Baustellenbegehungen sind bei Projekten von großer Dimension, wie dem Brenner-Basistunnel, unumgänglich für unsere Arbeit. Nur durch die persönliche Besichtigung können wir Zusammenhänge besser verstehen sowie potenzielle Möglichkeiten erkennen und ausschöpfen."

Christian Thaller,
Experte/Prüfungsleiter

EINSICHTEN IN DIE BAUSTELLENBEGEHUNG:

Im Baulos „Eisackunterquerung" findet der Großteil der Arbeiten im Lockergestein des Talbodens statt. Deshalb ist eine Reihe von Maßnahmen notwendig, um dieses vor den eigentlichen Vortriebsarbeiten zu verfestigen. Unter anderem wird die Verfestigung des Bodens unter Einsatz des Düsenstrahlverfahrens durchgeführt. Nach Abschluss der Verfestigung wurden vier Schächte gegraben, durch welche das Niveau der Tunnelröhren in ca. 20–25 Metern unterhalb der Oberfläche erreicht wurde. Ausgehend von dort, erfolgt nun der bergmännische Vortrieb der Haupt- und Verbindungstunnel Richtung Norden sowie die Unterquerung des Flusses Eisack. Zur Stabilisierung des nicht bindigen Bodens im Grundwasserbereich entlang der Eisack ist dieser vor Beginn der eigentlichen Ausbrucharbeiten zu vereisen. Der Boden wird durch künstliches Gefrieren des Bodenwassers verfestigt und wasserundurchlässig gemacht. Der entstehende Frostkörper verleiht der Baugrube ein gewisses Maß an Stabilität und schützt sie vor Wasserzutritt, bis diese Funktionen vom Bauwerk selbst übernommen werden können. Im Zuge dieses Bauloses werden die Autobahn, die Staatsstraße, die Bahnstrecke und der Eisack unterquert. Nur wenige Kilometer weiter nördlich befindet sich der bereits ausgebrochene Zufahrtsstollen des Bauloses Mauls 2–3. Die Arbeiten im Baulos Mauls 2–3 erstrecken sich vom Baulos „Eisackunterquerung" im Süden bis zur Staatsgrenze im Norden.

Baustellenbegehung Brenner-Basistunnel: zwei der vier Schächte neben dem Eisack, von denen aus die Vortriebe vorgenommen werden

Im Laufe der siebenjährigen Bauzeit werden 39,8 Kilometer Fahrtunnel und 14,8 Kilometer Erkundungsstollen vorgetrieben, ebenso wie die Nothaltestelle Trens mitsamt Zufahrtstunnel und die Querschläge zwischen den Hauptröhren im Abstand von je 333 Metern. Nach Fertigstellung dieses Bauloses sind alle Vortriebsarbeiten auf italienischer Seite abgeschlossen. Die Vortriebe in Richtung Norden erfolgen kontinuierlich, die Vortriebe in Richtung Süden zyklisch. Teil der Begehung war außerdem die Besichtigung der Tunnelbohrmaschine FLAVIA in der Weströhre. Durch die von der BBT SE organisierte Exkursion der italienischen Baulose konnten die Mitarbeiter der SCHIG mbH einen umfangreichen und guten Einblick in das Baugeschehen nehmen und in ihre Prüftätigkeiten einfließen lassen.

Die Mitarbeiter der SCHIG bmH bei der Baustellenbegehung und Begutachtung

Prüfung und Weiterentwicklung der Verträge über die Zuschüsse zur Eisenbahninfrastruktur – Zuschussverträge gem. § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Bundesbahngesetz

Mit § 55b des Eisenbahngesetzes (EisbG) werden die Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur geregelt und unter anderem die Anforderungen der Richtlinie 2012/34 EU in Österreich umgesetzt.

§ 42 Bundesbahngesetz (BBG) regelt die Modalitäten für den Bundeszuschuss zum Betrieb sowie zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau der österreichischen Eisenbahninfrastruktur.

Die zwischen dem BMK und der ÖBB-Infrastruktur AG geschlossenen Zuschussverträge enthalten die im Anhang V der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Grundsätze und Eckdaten sowie auch Anreize zur Senkung der mit der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur verbundenen Kosten und Wegeentgelte.

Das BMK hat die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 55b EisbG und § 42 BBG übernommenen vertraglichen Verpflichtungen zu überwachen und die finanzielle Abwicklung der Zuschussverträge zu besorgen. Mit der Überwachung der Einhaltung der Zuschussverträge nach § 55b EisbG und § 42 BBG hat das BMK die SCHIG mbH betraut.

Darüber hinaus unterstützt die SCHIG mbH das BMK bei der jährlichen Fortschreibung und Weiterentwicklung des Zuschussvertrages.

Sonderaufgaben

Neben der laufenden Projektbegleitung im Rahmen des Prüfplans führt die SCHIG mbH im Auftrag des BMK auch Sonderprüfungen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur durch. Dabei erfolgt aufgrund der Expertise sowie der Prüferfahrungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH eine zielgerichtete und zweckmäßige inhaltliche Beratung und Unterstützung. So wurde beispielsweise die Mittelallokation gemäß Privatbahngesetz begleitet. Auch die Analysen und Stellungnahmen von Verkehrskonzepten der Bundesländer oder Stellungnahmen im Rahmen von Begutachtungsverfahren von Gesetzen und Verordnungen zählen dazu.

Behandelte Sonderthemen des Jahres 2020 waren außerdem:

EFFIZIENZSTEIGERUNGSPROGRAMM
Im Regierungsprogramm 2007 und 2008 ins Leben gerufen und im Zuschussvertrag gem. § 42 Abs 2 BBG festgelegt, prüft die SCHIG mbH das Effizienzsteigerungsprogramm der ÖBB-Infrastruktur AG. Dabei wird auf eine Reduktion der Kosten abgezielt: Von der Optimierung bei Planung und Projektabwicklung über die Verringerung der Beschaffungskosten bis zu kostengünstigeren Bauausführungen geht die SCHIG mbH verantwortungsvoll mit ihrer Prüftätigkeit um.

ZIELNETZ 2040
Gemeinsam mit dem BMK und der ÖBB-Infrastruktur AG erarbeitet die SCHIG mbH derzeit das Zielnetz 2040, das bis 2023 finalisiert werden soll. Dabei handelt es sich um ein Instrument zur Identifikation und Priorisierung von Erweiterungsinvestitionen (Neu- und Ausbauvorhaben). Das wesentliche Ziel dabei ist die Stärkung der Marktposition Schiene im intermodalen Wettbewerb.

CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF)
Das von der EU ins Leben gerufene Finanzierungsprogramm Connecting Europe Facility (CEF) unterstützt die Entwicklung von hochleistungsfähigen, miteinander verbundenen transeuropäischen Netzen in den Bereichen Verkehr, Energie und digitale Dienste. Die SCHIG mbH ist dabei im Auftrag des BMK mit der Prüfung der Abrechnungen von CEF-Projekten als Public Officer betraut.

INTERNES EXPERTENFORUM DER SCHIG MBH (INES)
Die SCHIG mbH hat zur Bearbeitung diverser Fragestellungen im Auftrag des BMK das proaktive Forum InES eingerichtet. Im Zuge dessen befassen sich die Expertinnen und Experten mit Themen, welche das System Eisenbahn verbessern, die Kosten für die Infrastruktur senken und einen nachhaltigen Nutzen für Eigentümer und Kunden schaffen sollen.

Notified Body

Der Betrieb eines Notified Bodys (Benannten Stelle) im Eisenbahnwesen umfasst alle mit diesem Titel verbundenen operativen Pflichten gutachterlicher Tätigkeit.

Qualität ist der zentrale Anspruch in der Tätigkeit des Notified Bodys – Zufriedenheit und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Kunden stehen klar im Fokus. In einem ständigen Verbesserungsprozess arbeiten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH laufend daran, den Kunden optimale Lösungen zu bieten.

Gemäß dem SCHIG-Gesetz § 3 (1) Z4 obliegt der SCHIG mbH die „Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten einer Benannten Stelle“. Der Notified Body ist durch die Akkreditierung Austria seit September 2019 nach der ÖVE/ÖNORM EN ISO/IEC 17065 sowie zusätzlich nach der Ö-VE/ÖNORM EN ISO/IEC 17020 akkreditiert und nach der EN/ISO 9001 zertifiziert.

Notifizierung der SCHIG mbH nach der neuen IOP-Richtlinie 2016/797

Die erforderlichen Teile der Interoperabilitätsrichtlinie 2016/797 wurden zuerst mittels der Verordnung der Benannten Stellen (BGBl. II Nr. 457/2020 vom 29.10.2020) und dann mit der Novelle des EisbG (BGBl. I Nr. 143/2020 Teil I vom 22.12.2020) ins nationale Recht übergeführt. Die Verordnung war die Voraussetzung, dass akkreditierte Stellen eine Notifizierung erlangen konnten, nachdem die alte Richtlinie 2008/57 mit 31.10.2020 ihre Gültigkeit verloren hat.

Die Notifizierung der SCHIG mbH ist am 24.11.2020 erfolgt. Der Notified Body ist mit der Nummer 2212 in der NANDO-Datenbank eingetragen und kann daher Interoperabilitätsprüfungen für die akkreditierten Teilsysteme durchführen.

Notified Body für Interoperabilität im Eisenbahnwesen

Die Interoperabilität im Schienenverkehr soll die Integration des Marktes für Ausrüstungen und Dienstleistungen, für den Bau, die Erneuerung und die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnsystems auf Grundlage einheitlicher Standards (Technische Spezifikationen für Interoperabilität, TSI) gewährleisten und gleichzeitig auch die Sicherheit des Bahnbetriebes erhöhen. Über EG-Prüfverfahren wird gewährleistet, dass die entsprechenden TSI, die für die einzelnen Teilsysteme definiert wurden, auch tatsächlich eingehalten werden. Diese TSI gelten in der gesamten Europäischen Union. Auch die Schweiz, als ein zentraleuropäisches Transitland, wendet viele Spezifikationen an. Durch die laufende Weiterentwicklung der TSI können die aktuellen Erkenntnisse der Technik eingearbeitet werden.

Die Prüftätigkeit der SCHIG mbH als Notified Body trägt wesentlich zu einem sichereren und grenzüberschreitenden Bahnbetrieb in Europa bei. Dank der hohen Standards bezüglich Sicherheit in den Normen und Vorschriften, die in Korrelation mit den TSI stehen, kann das hohe Sicherheitsniveau auch zukünftig beibehalten und zusätzlich ausgebaut werden.

Auf Basis der Übergangsbestimmung der Novelle des EisbG (BGBl. I Nr. 143/2020) kann die SCHIG mbH auch als Bestimmte Stelle für Österreich tätig werden.

Der Notified Body bietet Leistungen für nachfolgende TSI an:

- → **Infrastruktur (TSI INS)**
- → **Energie (TSI ENE)**
- → **Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (TSI CCS)**
- → **Fahrzeuge für den Personenverkehr (TSI LOC&PAS)**
- → **Sicherheit in Eisenbahntunnel (TSI SRT)**
- → **Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM)**

Im Bereich der Sicherheits- und Risikobewertung ist der Notified Body akkreditiert für:

- → **Common Safety Methods (402/2013/EU) – Assessment Body (AsBo)**
- → **EN 50126, EN 50128, EN 50129, EN 50657, EN 61508**
- → **§ 38 EisbAV**

Ingenieurbüro (Beratende Ingenieure) für Eisenbahn-Infrastrukturtechnik

Im Rahmen des Ingenieurbüros werden von der SCHIG mbH Sachverständigenleistungen im Eisenbahnbereich erbracht, die vor allem für die Baugenehmigung und Betriebsbewilligung von Eisenbahnanlagen benötigt werden.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter üben mit dieser Berechtigung folgende im EisbG verankerte gutachterliche Tätigkeiten aus:

- → **regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen gem. § 19a**
- → **Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen gem. § 31a**
- → **Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigungen gem. § 32a**
- → **Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungen gem. § 34b**
- → **Ausübung der Tätigkeiten einer sogenannten §-40-Person**

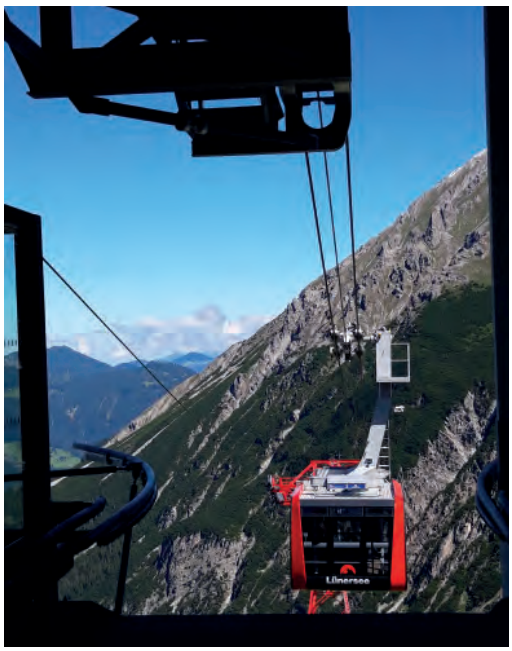
Neben der ÖBB-Infrastruktur AG zählen mittlerweile auch mehrere österreichische Privatbahnen zum Kundenkreis des Ingenieurbüros für Eisenbahninfrastrukturtechnik.

Nichtamtliche Sachverständige im Seilbahnwesen

Unsere nichtamtlichen Sachverständigen begleiten zahlreiche Seilbahnprojekte mit Flexibilität und Einsatzbereitschaft. Die SCHIG mbH ist dabei stets bedacht, dem BMK als zuverlässige Partnerin zur Seite zu stehen. Im Jahr 2020 waren die Arbeiten der nichtamtlichen Sachverständigen stark von der Covid-19-Krise und den damit verbundenen Vorsichtsmaßnahmen geprägt. Trotzdem wurden die Experten im Jahr 2020 bei 26 Baugenehmigungs- und sieben Betriebsbewilligungsverfahren größeren Umfangs als Gutachter bestellt. Ebenfalls wurden Sachverständigentätigkeiten bei ca. 20 kleineren Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren abgewickelt. So wurden im Jahr 2020 beispielsweise Gutachten erstellt für: Lünerseebahn (Brandnertal), Zugerbergbahn (Lech), Wilde Krimml (Zell am Ziller) sowie die Erneuerung der Komperdellbahn (Serfaus).

Die SCHIG mbH war im Jahr 2020 auch bei der Betriebsbewilligung der neu errichteten Zwölferhornbahn in St. Gilgen am Wolfgangsee beteiligt. Gleichzeitig erfolgte bei der Abnahme der Anlage auch die Einschulung eines neuen nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH. Die Abnahme der Lünerseebahn im Vorarlberger Brandnertal ist ebenso als Projekt hervorzuheben. Hierbei wurde die Seilbahntechnik – ursprünglich in den 1950er-Jahren für den Kraftwerksbau als einspurige Pendelbahn errichtet – komplett erneuert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Darüber hinaus waren die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH an der Ausarbeitung einer Verordnung des BMK über den Inhalt des Bauentwurfes von Seilbahnen sowie über die Anforderungen an die Ersteller der Gutachten und des Sicherheitsberichtes (Seilbahn-Bauentwurfsverordnung – SeilBEV) beteiligt.

Nichtamtlicher Sachverständiger der SCHIG mbH auf dem Weg zur Begutachtung



Abnahme der Lünerseebahn / Vorarlberg

Kapitel drei

Von / bis

3.01–3.04

Verkehrs-finanzierungs-kontrolle

Abwicklung und Weiterentwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr inkl. Verkehrsplanung

Leistbarer Verkehr für die Bevölkerung – der öffentliche Personenverkehr ist das Rückgrat umweltfreundlicher und diskriminierungsfreier Mobilität für alle. Um in Österreich den öffentlichen Verkehr leistbar und sicher zu gestalten, gibt es das System der „gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen“. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass der Erlös aus Ticketpreisen (vor allem im Regional- und Nahverkehr) die Kosten für die Verkehrsdienste nicht abdeckt – an dieser Stelle springt die öffentliche Hand ein. Grundlage dafür sind die sogenannten Verkehrsdiensteverträge (VDV), die die SCHIG mbH in Abstimmung mit Bund und Ländern mit verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (gem. den Bestimmungen der Verordnung (EG) 1370/2007) abgeschlossen hat. Der Aufgabenbereich umfasst neben der Vertragsverhandlung und -erstellung auch das Vertragsmanagement pro Region und die Vertragsabwicklung.

Abschluss Verkehrsdienste-verträge zum Fahrplanwechsel 2020/2021

Mit 13. Dezember 2020 wurde die 1-Jahres-Notbeauftragung der Ostregion durch das In-Kraft-Treten des VDV mit einer Laufzeit bis Dezember 2029 abgelöst. Mittlerweile bestehen für alle Bundesländer (Vorarlberg, Steiermark, Kärnten, Tirol, Salzburg und Oberösterreich) sowie für die Ostregion und den Fernverkehr unterschriebene und in-Kraft-getretene VDV mit der ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG). Darüber hinaus gibt es VDV zwischen der SCHIG mbH und den Privatbahnen Graz-Köflacher Bahn, Montafonerbahn, Raaberbahn und Zillertalbahn, die ebenfalls im Dezember 2020 unterzeichnet wurden. Alle diese Verträge – ausgenommen Fernverkehr – decken jeweils das mit dem jeweiligen Land abgestimmte Gesamtangebot ab. Diesen Vertragsabschlüssen gingen umfangreiche Verkehrsplanungsarbeiten in der SCHIG mbH voraus. Der Abschluss und die Abwicklung all dieser Verträge erfolgt durch die SCHIG mbH.

Michaela Huber, Vorständin der ÖBB-Personenverkehr AG, und Stefan Weiss, Geschäftsführer der SCHIG mbH, bei der Unterzeichnung des Verkehrsdienstevertrages Ostregion im Dezember 2020

Notvergabe

Als im März 2020 aufgrund der Covid-19-Pandemie Notmaßnahmen durch die österreichische Bundesregierung getroffen wurden, wirkten sich diese auch massiv auf den Schienenpersonenfernverkehr aus. Dem bisher auf den Strecken zwischen Salzburg bzw. Passau – (Wels) – Wien bzw. darüber hinaus bis Flughafen eigenwirtschaftlich geführten Schienenpersonenfernverkehr durch ÖBB-PV AG und Westbahn Management GmbH drohte die Einstellung, da wichtige Einnahmen fehlten. Zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Mobilität auf diesen Strecken wurden – aufgrund der vom BMK getroffenen Notmaßnahmen (Art. 5 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) – die beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen mittels Notvergabe beauftragt. Nach einer dreiwöchigen, intensiven Vorbereitungszeit konnten zwischen SCHIG mbH und ÖBB-PV AG sowie Westbahn Management GmbH die Verträge abgeschlossen werden. Die Notvergabe hatte eine ursprüngliche Laufzeit von April bis Oktober 2020, wurde jedoch bis zumindest April bzw. Juni 2021 verlängert. Der Abschluss und die Abwicklung dieser beiden Notvergaben erfolgte durch die SCHIG mbH. Des Weiteren konnte die SCHIG mbH innerhalb kurzer Zeit ein grundsätzliches Fahrplanmuster finden, bei dem auch mit etwa einem Drittel weniger Züge ein attraktiver Taktfahrplan sichergestellt worden ist.

„Die Covid-19-Pandemie hat sich massiv auf unsere Arbeit in der Abteilung ausgewirkt: Die beiden Notvergaben mit ÖBB und Westbahn haben wir in kürzester Zeit auf die Beine gestellt und somit den wichtigen öffentlichen Verkehr auf der Weststrecke gesichert. Ein Riesendank an alle Kolleginnen und Kollegen für den Einsatz und die Flexibilität, die nicht selbstverständlich sind!“

Georg Nemeth,
Abteilungsleiter Förderungen
& Verkehrsfinanzierungskontrolle

Symbolfoto Weststrecke

In Summe betrug der damit im Vertragsjahr 2020 erfolgte Bestellumfang im Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet sowie ergänzende Leistungen im Fernverkehr der SCHIG mbH ca. 107,6 Zugkm (in Mio., inklusive Notvergaben).

GWL SPV 2020*	ABGELTUNG IN MIO. EUR	ZUGKM IN MIO.
ÖBB PV AG – FV	122,6	16,1
ÖBB PV AG – NV	1051,9	78,6
andere EVU – NV	67,4	6,6
GESAMT	**1241,9**	**101,3**

*Bei den Abgeltungssummen handelt es sich um voraussichtliche Werte, da die Jahresendabrechnung noch nicht abgeschlossen ist.

Verkehrsplanungs-arbeiten

Zur Optimierung und Verbesserung des Fahrplanangebotes im Rahmen der VDV – insbesondere im Rahmen des jährlichen Fahrplanwechsels – werden in der SCHIG mbH umfangreiche Verkehrsplanungsarbeiten durchgeführt. Die Planungen folgen der Philosophie eines integrierten Taktfahrplans (ITF) nach Schweizer Vorbild (insbesondere beim Nahverkehr in Zusammenarbeit mit den Bundesländern und unter Bedachtnahme auf eine schrittweise Annäherung an die in der Landesverkehrsreferentenkonferenz beschlossenen Mindestbedienstandards), um die Attraktivität der Schiene im Personenverkehr nachhaltig zu steigern und eine Verschiebung des Modal Split zugunsten der Schiene zu forcieren.

So konnten beispielsweise im Rahmen der VDV mit der ÖBB-PV AG (im Nahverkehr gemeinsam mit den jeweils betroffenen Bundesländern) im Auftrag des BMK mit Fahrplanwechsel im Dezember 2020 unter anderem folgende Verbesserungen umgesetzt werden (Auszug):

→ **Im Fernverkehr wurden zahlreiche neue Tagesrandverbindungen und verbesserte Erschließungen im touristischen Verkehr realisiert, um insbesondere für die Zeit nach den Einschränkungen durch die Covid-19-Pandemie klimaverträgliches Reisen zu fördern, etwa auf den Relationen:**

- (Zürich<>)Innsbruck<>Salzburg
- Bregenz>Innsbruck(>Wien)
- Graz<>Selzthal<>Linz/Salzburg
- Graz<>Wien
- Klagenfurt<>Salzburg
- Saisonaler Nachtzug Wien<>Split
- Wien<>Linz<>Pyhrn-Priel-Region<> Schladming-Dachstein-Region
- Wien<>Linz<>Salzkammergut

→ **Im Nahverkehr lag der Fokus ebenso auf Tagesrandverkehren sowie Wochenendverbindungen für den Ausflugsverkehr. Dies ist nicht nur für die Zeit nach den Einschränkungen durch die Covid-19-Pandemie relevant, sondern vor allem schon währenddessen, etwa zum Erreichen der Arbeitsplätze für systemrelevante Berufe, etwa in Tirol auf der Strecke Wörgl – Kitzbühel – Saalfelden oder im S-Bahn-Netz Kärnten.**

Kapitel vier

Von / bis

4.01–4.06

Förder-
management

Einführung ins Thema

Die Expertinnen und Experten der SCHIG mbH unterstützen das BMK seit vielen Jahren in der Entwicklung, Abwicklung und Betreuung von Förderprogrammen und Umsetzungsprojekten im Mobilitätsbereich, auch abseits der Schiene. Dabei steht die SCHIG mbH nicht nur dem BMK beratend und als abwickelnde Stelle zur Seite, sondern unterstützt und berät Fördernehmende mit dem Ziel, alle förderfähigen Verkehre und Projekte nachvollziehbar, transparent und zeit- sowie aufwandseffizient zu unterstützen. Von der Schienengüterverkehrsförderung (SGV-Förderung) über die Anschlussbahn- und Terminalförderung (ATF) bis hin zu Programmen zur Förderung von Mikro-ÖV-Systemen, Fahrradinfrastruktur (Intermodale Schnittstelle Radverkehr) oder Umsetzungsmaßnahmen des nationalen Aktionsplanes Intelligente Verkehrssysteme (IVS) – die SCHIG mbH betreut sämtliche Programme und Projekte hinsichtlich Förderungen erfolgreich. Seit 2014 werden außerdem gemeinsam mit dem BMK weitere Mobilitätsförderprogramme entwickelt und in der SCHIG mbH abgewickelt, wie beispielsweise die Logistikförderung, die Innovationsförderung Kombinierter Verkehr (IKV) oder urbane Elektromobilität.

Schienengüter-verkehrsförderung

Seit dem Jahr 2012 wickelt die SCHIG mbH für das BMK (Sektion II Mobilität/Abteilung II/2 Infrastrukturfinanzierung, ökonom. Angelegenheiten der Eisenbahn) das „Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ ab (Schienengüterverkehrsförderung bzw. SGV-Förderung). Diese Förderung soll es Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) ermöglichen, Güterverkehrstransporte durchzuführen, die ohne diese Förderungen zu einem großen Teil auf der Straße abgewickelt werden müssten. Um den verkehrspolitisch erwünschten hohen Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auch weiterhin sicherzustellen, sind daher im Rahmen der Sonderrichtlinien Beihilfen für Schienengüterverkehrsleistungen in folgenden Produktionsformen vorgesehen: Einzelwagenverkehr (EWV), unbegleiteter Kombinierter Verkehr (UKV) und Rollende Landstraße (RoLa).

Im Jahr 2020 wurden die im Zuge der Beihilfeabrechnung für das Jahr 2019 ermittelten Daten gesamthaft ausgewertet:

→ **Die in den Produktionsformen EWV, UKV und RoLa im Jahr 2019 erbrachten förderfähigen Verkehrsleistungen decken mit 13,98 Mrd. Tonnenkilometern (tkm) ein Ausmaß von rund zwei Drittel (64,34 %) der gesamten in Österreich* erbrachten SGV-Leistungen ab.**

→ **Insgesamt ist die Transportleistung der geförderten Verkehre 2019 um -1,16 % (gegenüber 2018) zurückgegangen. Das Transportaufkommen betrug 2019 60,42 Mio. to, dadurch ist die Tonnage der geförderten Produktionsformen um -2,09 % gegenüber 2018 zurückgegangen.**

→ **Durch die im Jahr 2019 im Rahmen der SGV-Förderung erbrachten Schienengüterverkehrsleistungen wurden rechnerisch 3,32 Mio. LKW-Fahrten in Österreich vermieden.**

→ **Mit einem Beihilfebetrag von EUR 108,85 Mio. wurden im Jahr 2019 externe Kosten des Straßenverkehrs in Höhe von EUR 326,98 Mio. eingespart. Damit hat jeder Euro der SGV-Beihilfe drei Euro an externen Kosten vermieden.**

Die Produktionsformen im Vergleich: Im Bereich des Einzelwagenverkehrs ist 2019 im Vergleich zu 2018 sowohl die Transportleistung (-3,38 %) als auch die Tonnage (-4,27 %) gesunken. Im UKV konnte sowohl im Aufkommen (1,94 %) als auch in der Transportleistung (2,44 %) gegenüber dem Vorjahr neuerlich eine Steigerung erzielt werden. Im RoLa-Verkehr blieben allerdings im Jahr 2019 das Transportaufkommen um 11,88 % und die Transportleistung (tkm) um 9,29 % unter den entsprechenden Werten des Vorjahres.

Aus der Praxis: Webinar „Alles zum Beihilfeprogramm Schienengüterverkehr“

Die SCHIG mbH blickt auch im Bereich Schienengüterverkehr auf ein ereignisreiches Jahr zurück, das von der Covid-19-Pandemie geprägt war. Als besonderen Service für potenzielle Fördernehmende hat das Team der SGV-Förderung, gemeinsam mit dem BMK und der Europäischen Kommission (EK), erstmals ein digitales Webinar abgehalten. Eingeleitet wurde der Vortrag von Mag. Claudia Nemeth (Abteilungsleiterin der Abteilung II/5 Güterverkehr im BMK) mit den Zuständigkeiten für den SGV im BMK und einem Überblick über die Förderungen. Als Vertreter des Fördergebers des Beihilfenprogramms hat Mag. Roland Schuster (Abteilungsleiter der Abteilung II/2 im BMK) die bisherige Entwicklung der Transportleistung im Jahr 2020 erläutert sowie Neuigkeiten zur IBE-Absenkung und zum Fördercall 2021 präsentiert. Mit Reinhard Haller von der EK (DG Move, Referat C3) haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einen Einblick in die neuesten europäischen Entwicklungen im Schienengüterverkehr bekommen.

Den Abschluss bildete der Vortrag von Mgr. Anna Prem, BSc, Projektleiterin SGV in der SCHIG mbh, die die Rolle der SCHIG mbH als Abwicklungsstelle des Beihilfenprogramms erläuterte. Dabei wurden Fallstricke in der Datenlieferung und das Potenzial für eine verbesserte Zusammenarbeit im Rahmen der Abwicklung aufgezeigt.

„Die SCHIG mbh versteht sich als kompetente Abwicklungsstelle des BMK und steht auch allen Fördernehmenden beratend zur Seite. Mit unserem Webinar wollten wir auch in Zeiten von Social Distancing ein umfangreiches Service für den Sektor schaffen.“

Anna Prem,
Projektleiterin SGV

*Quelle für die gesamte SGV-Verkehrsleistung (2019: 21,74 Mrd. tkm):
Statistik Austria: Schienengüterverkehr aller Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem österreichischen Schienenverkehrsnetz im Jahr 2019

Anschlussbahn- und Terminalförderung

Die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie wirkten sich auch auf die Anschlussbahn- und Terminalförderung aus: Ab April 2020 kam es zu einem Rückgang der Bahntransportmengen bei den Anschlussbahnen und Terminals um durchschnittlich 30 %. In Bezug auf die Investitionsbereitschaft sowie die entsprechende Anzahl an Förderanträgen konnte man die Auswirkungen ebenfalls deutlich ablesen. So wurden in der ersten Jahreshälfte mit fünf Neuanträgen nur knapp die Hälfte der üblichen Anzahl an Ansuchen gestellt. Im zweiten Halbjahr stiegen diese dann wieder auf neun Förderansuchen. Auch in diesem außergewöhnlichen Geschäftsjahr stand die SCHIG mbH mit fachlicher Expertise und langjähriger Erfahrung dem Auftraggeber BMK für fachspezifische Aufgabenstellungen beratend und unterstützend zur Seite. Die Anschlussbahn- und Terminalförderung ist letztendlich deshalb so wichtig, weil immerhin 30% des Güterverkehrs in Österreich auf der Schiene abgewickelt wird – damit liegt Österreich EU-weit im Spitzenfeld.

„Es sollte das Ziel von verkehrspolitischen Maßnahmen sein, das Gleichgewicht zwischen dem Personenverkehr und dem Schienengüterverkehr in der Trassenvergabe sicherzustellen. Andernfalls können die Anschlussbahnen ihren wichtigen Funktionen als Anfangs- bzw. Endpunkt umweltfreundlicher Transportketten sowie dem Güterzulauf für die Terminals nicht gerecht werden. Dies ist aber unabdingbar, um den im europäischen Vergleich hohen Modal Split in Österreich halten bzw. steigern zu können."

Christine Kierner,
Projektleiterin Anschlussbahn- und Terminalförderung

Die Tätigkeiten im Jahr 2020 in der Anschlussbahn- und Terminalförderung sah im Detail wie folgt aus: In den beiden Beiratssitzungen wurden insgesamt 19 Projektanträge inkl. fünf Anträge als Wiedervorlage begutachtet. Nach der Art der Fördermaßnahme sind je die Hälfte der Projekte dem Bereich Unterstützung des Neubaus und der Erweiterung von Anschlussbahnanlagen und Terminals und dem Bereich der Förderung von Bestandsinvestitionen, die der Optimierung von bestehenden Anlagen dienen, zuzuordnen. Die ausgewogene Nachfrage nach beiden Förderkategorien ist die Bestärkung darin, die beiden Varianten der Förderung weiterhin nebeneinander bereitzustellen und entspricht dem Trend der vergangenen Jahre.

Für 13 Projektanträge wurde durch den Beirat eine Förderempfehlung ausgesprochen. In den restlichen sechs Fällen wurde eine Förderabsage erteilt. Die Investitionskosten der genehmigten Projekte betragen rund EUR 21,8 Mio. und werden mit EUR 6,5 Mio. gefördert. Im Hinblick auf das kommende Jahr wird auch aufgrund der zusätzlich geschaffenen Möglichkeiten der Investitionsförderung im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise wieder mit einem Anstieg der Antragszahlen zu rechnen sein.

Innovationsförderung Kombinierter Verkehr

Die Innovationsförderung Kombinierter Verkehr (IKV) des BMK unterstützt seit vielen Jahren Unternehmen dabei, in den Kombinierten Verkehr zu investieren bzw. Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Straßenverkehr durch finanzielle Anreize zu kompensieren. 2018 vom Austria Wirtschaftsservice (AWS) übernommen, endete im Jahr 2020 die zuletzt gültige Sonderrichtlinie, auf Basis derer die Förderung erfolgen kann. Die am Ende einer Geltungsperiode vorgesehene Evaluierung zeigte im Falle von IKV ein erfreulich positives Bild von in den vorangegangenen Jahren geförderten Projekten und veranschaulicht die Transportmengen, die im Zuge dessen von der Straße auf den umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene verlagert werden konnten: Mit einem Euro Fördergeld konnten im Schnitt rund 4.000 Tonnenkilometer auf die Schiene gebracht werden.

Parallel dazu starteten bereits Anfang 2020 die Vorbereitungen zur Notifizierung der Folgerichtlinie 2021–2025, die mit Anfang 2021 in Kraft getreten ist. Dabei wurden die erfolgreichen Eckpfeiler der bisherigen Förderung beibehalten, um die Zugkraft der Projekte und der dahinterliegenden Verkehrsverlagerung beibehalten zu können. Das Budget für die neue Richtlinie wurde geringfügig erhöht, um zukünftig noch mehr Möglichkeiten zur erfolgreichen Projektförderung anbieten zu können. Eine weitere Neuerung betrifft sogenannte „Ersatzinvestitionen“, die mit der neuen Richtlinie nun ebenfalls förderbar werden. Während der Kern der Richtlinie auf den Ausbau von Kapazitäten und neue Verkehre ausgerichtet ist, können auf diesem Wege auch solche Projekte adressiert werden, mit denen Kapazitäten entsprechend auf der Schiene bzw. im Kombinierten Verkehr gehalten werden sollen. Damit wird ein weiterer wesentlicher Beitrag im Sinne der österreichischen Klimapolitik geleistet.

Operativ wurden im Jahr 2020 22 Projekte mit einer Förderung versehen, das dabei zugesprochene Fördervolumen beträgt rund 3,4 Millionen Euro. Neben klassischen Investitionsprojekten – diese beinhalten in der Regel den Ankauf von Containern oder Sattelaufliegern für den Einsatz im Kombinierten Verkehr – konnten durch vermehrte Öffentlichkeitsarbeit und aktive Projektakquise der SCHIG mbH auch neue innovative Projekte, Machbarkeitsstudien und regional wirksame Investitionen gefördert werden.

Logistikförderung

Für das seit 2019 über die SCHIG mbH laufende Förderprogramm Logistikförderung wurde nach einer Laufzeit von knapp zwei Jahren mit Ende 2020 eine erste Zwischenbilanz gezogen. Die Ausgestaltung und der Aufbau der Logistikförderung orientiert sich stark an den bisherigen Förderprogrammen der SCHIG mbH.

Eine wirtschaftliche, soziale und ökologisch nachhaltige Gestaltung der Güterbereitstellung steht im Zentrum der Maßnahmen der Logistikförderung. Projekte, mit denen dieser Gestaltungsspielraum genutzt und erweitert wird, sind die Zielobjekte dieses Programmes. Seit Start (Jänner 2019) bis November 2020 wurden von der SCHIG mbH ca. 60 Förderinteressierte beraten. Daraus resultierten mit Ende 2020 insgesamt 22 Projekteinreichungen. Aktuell liegt die Einreichquote bei ca. 37 % der Anfragen. Lediglich ein Förderantrag wurde abgelehnt. Die SCHIG mbH unterstützt dabei die potenziellen Antragstellenden im Rahmen von verpflichtenden Beratungsgesprächen, wobei die Antragsinhalte diskutiert und gemeinsam Optimierungspotenziale für eine erfolgreiche Antragsstellung identifiziert werden. Rund ein Drittel der Einreichungen haben Durchführbarkeitsstudien zum Inhalt, zwei Drittel sind Umsetzungsprojekte.

Ca. 3 Millionen Euro an Förderungen wurden bislang gewährt. Thematisch liegt der Schwerpunkt der Fördervergaben bei den Themen Digitalisierungsprojekte (hervorzuheben ist hier eine Machbarkeitsstudie zum Thema Einsatz von Blockchain-Technologie in der Logistik oder auch betriebliche Optimierungen) und „Last Mile“ (umweltfreundliche und effiziente Gestaltung von Services auf der letzten Meile).

Eine strukturierte Aufbereitung der Evaluierung von Förderanträgen durch externe Expertinnen und Experten des Vergabegremiums zeigt deutliche Hinweise für zukünftige Schwerpunkte:

- → **Digitale Dienste: liegen bei der Bewertung zur Wettbewerbsfähigkeit im Spitzenfeld, die Zielerreichung in den anderen Zielkategorien (Standortattraktivität, Umweltschutz, Nachhaltigkeit) wird eher gering eingeschätzt**
- → **Verteilung „Last Mile“: geringe Wettbewerbsfähigkeit bei gleichzeitig hoher Wirkung der Standortattraktivität**
- → **Innovation Betriebsmittel: hohe ökologische sowie wirtschaftliche Nachhaltigkeit**

Umsetzungsprojekte des nationalen Aktionsplanes Intelligente Verkehrssysteme

In den Jahren 2009 bis 2014 wurde, gefördert durch den Klima- und Energiefonds und abgewickelt durch die SCHIG mbH, in Kooperation mit allen österreichischen Verkehrsinfrastrukturbetreibern (ASFINAG, ÖBB-Infrastruktur AG, Bundesländer, Städte, Gemeinden) mit der „Graphenintegrationsplattform“ (GIP) ein europaweit vielbeachtetes Instrument zur dezentralen Wartung und Aktualisierung von routingrelevanten Daten von Verkehrswegen entwickelt. Die GIP stellt als „gesamtösterreichischer Verwaltungsgraph“ aufgrund ihrer Systemarchitektur permanent qualitativ hochwertige und aktuelle Daten zur Verfügung, die für eine Vielzahl von Anwendungen und Services erforderlich sind (Verkehrsauskunft Österreich, Pendlerrechner, Datenlieferverpflichtungen der INSPIRE-Richtlinie der EU etc.). Dabei werden die Daten in einem eigens entwickelten und umgesetzten E-Government-Prozess durch jene Stellen gewartet und aktualisiert, welche die Verantwortung für die durch diese Daten beschriebenen Infrastrukturen haben.

Seit Jahren ist klar, dass mit Ende des Lifecylces der EDV-Basisinfrastruktur der GIP (Betriebssysteme, Softwarekomponenten) eine Portierung der gesammelten Daten und umgesetzten Prozesse und Logiken in eine zukunftsfähige EDV-Basisstruktur erforderlich ist. Der Österreichische Verein für Verkehrsdaten (ÖVDAT), in dem sich als Trägerverein der GIP Bund, Länder und Infrastrukturbetreiber zusammengeschlossen haben, ließ im Jahr 2019 eine Machbarkeitsstudie zur GIP 2.0 erstellen. Ergebnis war die Empfehlung, die GIP 2.0 als Opensource-Projekt umzusetzen, technische und systemische Optimierungen der bestehenden Client-Server-Strukturen wurden vorgeschlagen.

Die Kosten der Umsetzung wurden mit rund 6 Millionen Euro beziffert. Knapp 50 % der für die Umsetzung der GIP 2.0 erforderlichen Finanzmittel werden durch den Bund (BMK) aufgebracht. Ein entsprechender Zuzahlungsvertrag, abgeschlossen zwischen ÖVDAT und SCHIG mbH, wurde im Oktober 2020 rechtskräftig. Das europaweite Vergabeverfahren startete im letzten Quartal 2020.

Kapitel fünf

Von / bis

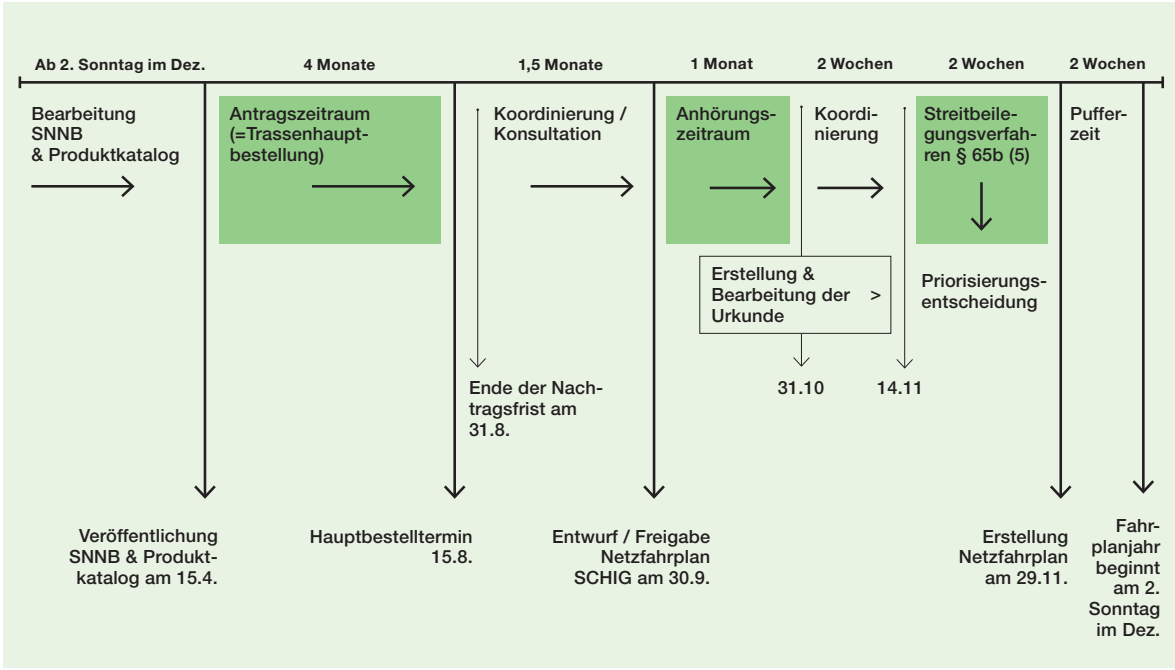
5.01 – 5.02

Eisenbahn-infrastruktur Services

Zuweisungsstelle und Entgelterhebende Stelle

Die Zuweisungsstelle der SCHIG mbH schafft den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur für alle Eisenbahnunternehmen. Sie publiziert auch die sogenannten Schienennutzungsbedingungen (SNNB). Dabei handelt es sich um einen Kriterienkatalog, der festlegt, welche Erfordernisse erfüllt werden müssen, damit ein Unternehmen einen Teil des Infrastrukturnetzes befahren darf. Die SNNB stehen am Beginn des Prozesses der Fahrplanerstellung, der in der nachfolgenden Grafik skizziert wird.

Die SCHIG mbH fungiert für drei integrierte Eisenbahnunternehmen gemäß § 62 Abs. 3 Eisenbahngesetz (EisbG) als Zuweisungsstelle. Dabei handelt es sich um die Steiermärkischen Landesbahnen für das Cargo Center Graz GmbH (STLB), die Wiener Lokalbahnen GmbH (WLB) und die Salzburger Lokalbahn (SLB). Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des EisbG, wurde von der Zuweisungsstelle ein retrograder Zeitplan für die jährlich wiederkehrenden Tätigkeiten erarbeitet. Somit kann sichergestellt werden, dass die gesetzlichen Fristen entsprechend eingehalten werden.



Retrograder Zeitplan aus dem Jahr 2020

In Zusammenarbeit mit den Privatbahnen startete mit Mitte Februar 2020 die Ausarbeitung der SNNB und aller dazugehörigen Unterlagen (Produktkatalog, Allgemeine Geschäftsbedingungen, Infrastrukturverzeichnis etc.).

Die Entgelte des Mindestzugangspaketes (gem. § 58 Abs. 1 EisbG) in den Produktkatalogen wurden bei der SLB und STLB im Schnitt um 1 – 3 % angepasst, wobei es sich zum Großteil um die Wertanpassung handelte. Die WLB hat die Berechnungsmethode für das Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) gegenüber den vergangenen Jahren geändert, wodurch die Entgeltsätze unterschiedlich erhöht bzw. gesenkt wurden. Die Dokumente der WLB, SLB und STLB wurden in Absprache mit der Schienen Control GmbH (SCG) fristgerecht freigegeben und veröffentlicht.

Die von den Privatbahnen ausgearbeiteten Entwürfe der Bildfahrpläne wurden entsprechend den in den SNNB definierten Fristen zeitgerecht bei der SCHIG mbH eingebracht. Die Bildfahrplanentwürfe wurden gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig angepasst. Da es für die Fahrplanperiode 2020/2021 keine zusätzlichen Trassenanträge Dritter gab, fiel die zusätzliche Prüfung und Einarbeitung dieser Trassenanträge weg. Es findet zwar auf allen Infrastrukturen ein Verkehr von Dritt-EVUs statt, jedoch wird dieser aufgrund der geringen Anzahl mittels Ad-hoc-Trassen abgewickelt. Einzig der Verkehr der Rail Cargo Austria (RCA) auf der Infrastruktur der WLB und SLB wird mittels fixer Fahrplantrassen abgewickelt. Die dazu notwendigen Infrastrukturnutzungsverträge wurden mit den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen.

Zeitgleich mit der Freigabe der Bildfahrpläne startete die Aus- und Überarbeitung der Infrastrukturnutzungsverträge (gem. § 70a Abs. 3 EisbG) und der Urkunden (gem. § 70a Abs. 4 EisbG).

Gegenüber der vorherigen Fahrplanperiode gab es keine neuen Interessenten für die Ausstellung eines Infrastrukturnutzungsvertrages. Für die Fahrplanperiode 2020/2021 wurden folgende Infrastrukturnutzungsverträge und Urkunden ausgestellt:

Infrastruktur der STLB:
Infrastrukturnutzungsverträge:

- → **Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH**
- → **Rail Cargo Austria AG**
- → **Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH**
- → **RTS Rail Transport Service GmbH**
- → **Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH**
- → **METRANS Railprofi Austria GmbH**
- → **LTE Austria GmbH**
- → **S-Rail GmbH**

Infrastruktur der WLB:
Urkunde:

- → **Wiener Lokalbahnen GmbH**

Infrastrukturnutzungsvertrag:

- → **Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH**
- → **Rail Cargo Austria AG**

Infrastruktur der SLB:
Urkunde:

- → **Salzburger Lokalbahn**

Infrastrukturnutzungsvertrag:

- → **Rail Cargo Austria AG**

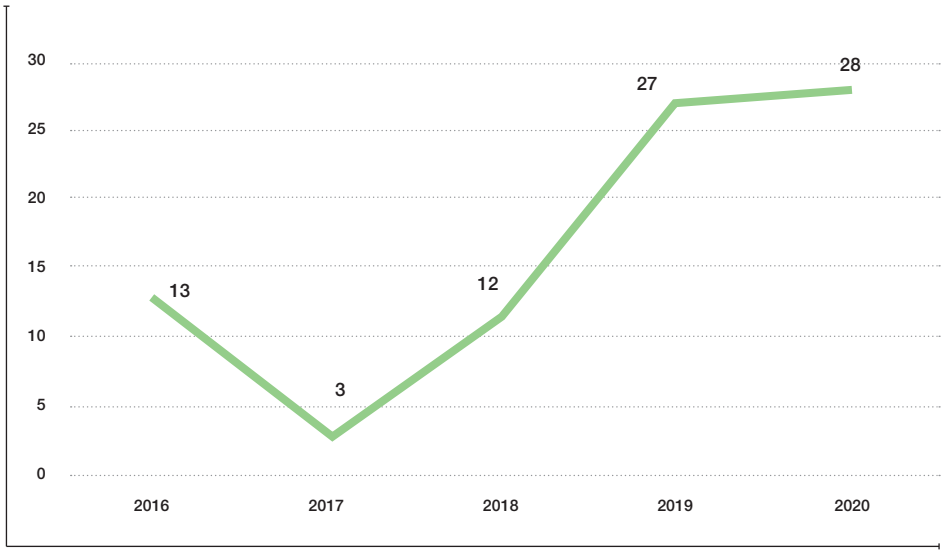
Das Jahr 2020 stellte in diesem Bereich eine Herausforderung dar, dennoch konnten die erforderlichen Tätigkeiten vollständig und zur Zufriedenheit aller Beteiligten durchgeführt werden.

Tätigkeiten der § 48 Sachverständigenkommission

Bei der Umgestaltung oder Auflassung von Eisenbahnkreuzungen, die auf Antrag oder von Amtswegen von der Behörde angeordnet wurden, entscheidet diese auch über die Kostentragung. Wenn die im Gesetz vorgegebene Aufteilung je zur Hälfte nicht akzeptiert wird, so kann sowohl das Eisenbahnunternehmen als auch der Träger der Straßenbaulast eine andere Art der Kostenteilung beantragen. Im Ermittlungsverfahren zur Entscheidung über die Kostentragung, also zur Ermittlung der Kostenteilungsmasse als auch zur Festlegung des Teilungsverhältnisses, hat die Behörde eine Sachverständigenkommission gem. § 48 Abs. 4 EisbG heranzuziehen, die darüber ein Gutachten erstellt. Das Gutachten ist eines im Sinne des § 52 AVG und wird in der Regel eine Grundlage für die Entscheidung sein, jedoch ist die Behörde rechtlich nicht daran gebunden.

Die SCHIG mbH ist mit der Geschäftsführung der Sachverständigenkommission nach § 48 EisbG betraut. Im Berichtsjahr fanden zehn Sitzungen statt, in denen 28 Fälle abgeschlossen wurden. Die Mitglieder der Sachverständigenkommission werden vom BMK bestellt.

ABGESCHLOSSENE FÄLLE



Kapitel sechs

Von / bis

6.01–6.03

Register

Register im Überblick

EINSTELLUNGSREGISTER
207 bearbeitete Anträge im Jahr 2020

- → **67 Anträge betreffend Fahrzeugcodezuteilung und Eintragung im Einstellungsregister**
- → **92 Anträge auf Änderung von Daten**
- → **45 Anträge zur Rücknahme der Eintragung im Einstellungsregister**
- → **3 Anträge zur Beantragung einer Fahrzeughalterkennzeichnung (Vehicle Keeper Marking, VKM)**

FAHRERLAUBNIS-REGISTER
938 bearbeitete Anträge unter Berücksichtigung aller gesetzlichen Vorgaben und Fristen im Jahr 2020

- → **585 Fahrerlaubnisse neu ausgestellt**
- → **330 Aktualisierungen von Fahrerlaubnissen**
- → **23 Duplikate**

INFRASTRUKTURREGISTER
98 % der verfügbaren Daten im österreichischen Eisenbahnwesen bildet das nationale Infrastrukturregister der SCHIG mbH ab.

Führung des Einstellungsregisters

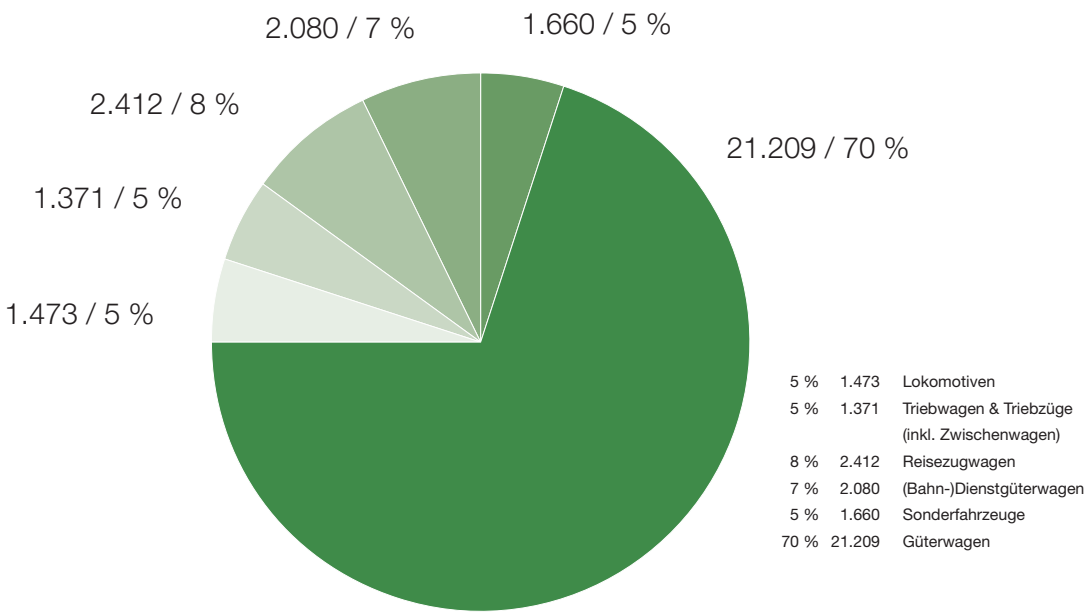
Basierend auf § 110 und § 111 des Eisenbahngesetzes (EisbG) ist die Führung einer Online-Datenbank aller Schienenfahrzeuge verpflichtend. Diese von der SCHIG mbH umgesetzte Aufgabe hat das sogenannte Einstellungsregister zum Ergebnis. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 207 Anträge zum Einstellungsregister bearbeitet. Im Rahmen der Aufnahme in die Datenbank wird außerdem eine zwölfstellige Fahrzeugnummer vergeben, mit der das Fahrzeug nicht nur eindeutig identifiziert werden kann, sondern die auch Hersteller und Typ des Fahrzeugs enthält.

Die SCHIG mbH hat seit der Aufnahme der Tätigkeit als Registrierungsstelle im zweiten Halbjahr 2007 rund 2.775 Anträge bearbeitet, womit unter zahlreichen Änderungs- und Rücknahmeanträgen rund 17.000 neue Fahrzeugcodes zugeteilt wurden. Die interne Statistik der SCHIG mbH zeigt, dass die Anzahl der gestellten Anträge im letzten Jahr aufgrund der Änderungs- und Rücknahmeanträge etwas gestiegen ist.

Mit Stichtag 31.12.2020 befanden sich im Einstellungsregister 30.205 aktiv registrierte Fahrzeuge. Die Aufteilung nach Fahrzeugart ist dem angeführten Diagramm zu entnehmen. Dass Güterwagen einen derart überwiegenden Teil der Schienenfahrzeuge ausmachen, ist zum einen darauf zurückzuführen, dass Unternehmen meist viele unterschiedliche Wägen besitzen, um Aufträge bestmöglich abwickeln zu können. Andererseits ist die Majorität der Güterwagen schlichtweg dem Verkehrsaufkommen geschuldet.

Aufgrund der stabilen Anzahl der eingelangten Anträge in den Vorjahren geht die SCHIG mbH von einem gleichbleibenden Arbeitsaufwand im Jahr 2021 aus. Trotz der vielen Herausforderungen des Jahres 2020 konnte die SCHIG mbH ihre Aufgaben in diesem Bereich zur Zufriedenheit aller Partner und Kunden erledigen, was unter anderem daran ablesbar ist, dass es keine Beschwerden zur Tätigkeit im Bereich des Einstellungsregisters gab.

AUFTEILUNG DES ÖSTERR. FAHRZEUGBESTANDS NACH FAHRZEUGART



Führung des Fahrerlaubnisregisters

Die Fahrerlaubnis benötigen Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer, die auf Eisenbahnen, die zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehören, unterwegs sind (§ 125 (1) EisbG). Grundsätzlich ist diese Befähigung allerdings innerhalb der gesamten EU gültig. Zum Erhalt dieser Bescheinung müssen Nachweise über die physische Eignung, die arbeitspsychologische Eignung sowie die allgemeinen Fachkenntnisse für das selbstständige Bedienen und Führen von Triebfahrzeugen erbracht werden.

Seit der Aufnahme der operativen Tätigkeit rund um die Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer wurden bis zum Ende des Berichtszeitraums 9.805 Anträge von der SCHIG mbH bearbeitet. Im Vergleich zu den vergangenen Kalenderjahren ist die Anzahl der im Jahr 2020 eingegangenen Anträge gesunken. Insgesamt wurden im Jahr 2020 unter Berücksichtigung aller gesetzlichen Vorgaben und Fristen 938 Anträge bearbeitet und 585 Fahrerlaubnisse neu ausgestellt.

In diesem Berichtszeitraum wurde der überwiegende Teil der Anträge (795) vom jeweiligen Unternehmen im Namen der beantragenden Person unter Zugrundelegung einer entsprechenden Bevollmächtigung im Antragsformular gestellt, 143 Anträge wurden von Privatpersonen eingebracht.

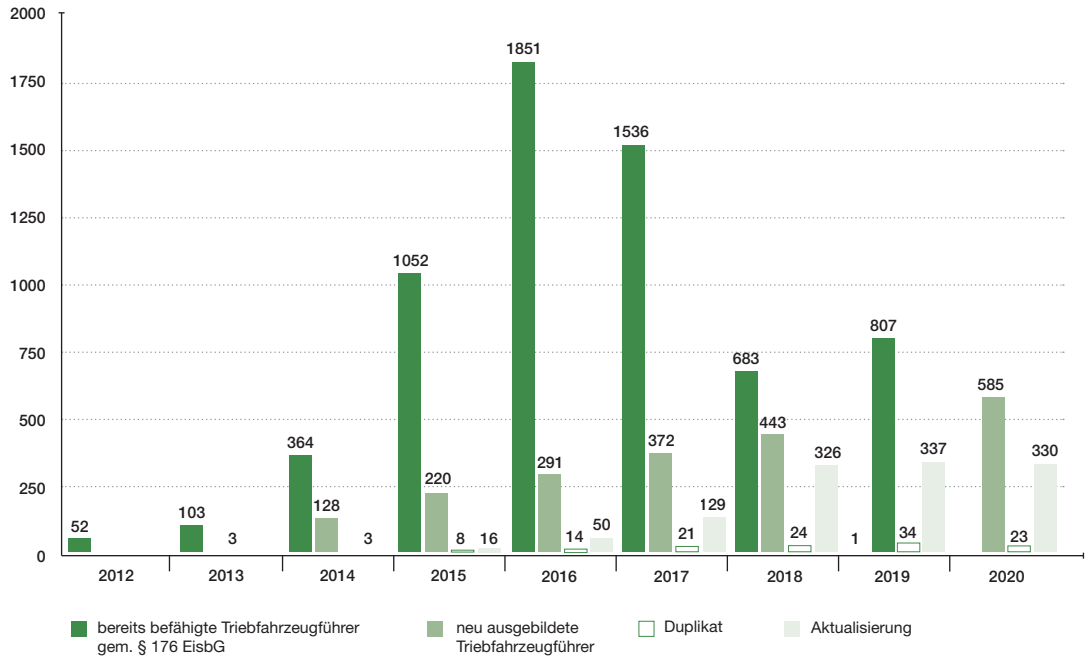
Über alle an die SCHIG mbH im Berichtszeitraum gestellten Anträge wurde unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben binnen der gesetzlichen Frist innerhalb eines Monats entschieden. Die Tatsache, dass dies auch in einem Jahr voller unvorhersehbarer Umstände möglich war, spricht für die Flexibilität und Leistungsfähigkeit der SCHIG mbH.

Der Arbeitsaufwand für die Überprüfungen der Voraussetzungen der Fahrerlaubnis ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Ein Ermittlungsverfahren wurde bisher in rund 1300 Fällen geführt. Entzugsgründe sind dann gegeben, wenn jemand die für die Ausstellung der Fahrerlaubnis erforderlichen Voraussetzungen auf Dauer nicht mehr erfüllt oder die Nachweise nicht erbringt. Wenn die erforderlichen Voraussetzungen in einem absehbaren Zeitraum wiedererlangt werden können, erfolgt eine Aussetzung der Fahrerlaubnis. Im Jahr 2020 wurden 195 Fahrerlaubnisse entzogen und 46 Fahrerlaubnisse ausgesetzt.

„Höchste Expertise im Verwaltungsverfahren beweist das Team der Registrierungsstelle mit den bisher mehr als 10.000 ausgestellten Fahrerlaubnissen und den 17.000 vergebenen Fahrzeugcodes. Diese behördliche Tätigkeit verbinden wir mit dem Anspruch an höchste Kundenorientierung.“

Ulrike Farnik,
Abteilungsleiterin
Eisenbahninfrastruktur Services

ANTRÄGE NACH ART



Infrastrukturregister im EU-Kontext

Vor dem Hintergrund, die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU zu harmonisieren sowie die Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze voranzubringen, wurde das EU-weite Eisenbahninfrastrukturregister geschaffen. In Österreich wird das Infrastrukturregister von der SCHIG mbH betreut. Die Richtlinie 2016/797/EG vom 11. Mai 2016 bzw. 2008/57/EG vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU war ein wichtiger Schritt in Richtung Harmonisierung, Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sowie des Zuganges zu diesen Netzen mit dem Ziel der Schaffung eines EU-Raums ohne Binnengrenzen.

Zur Erreichung dieses Zieles sieht die Richtlinie die Führung eines Eisenbahn-Infrastrukturregisters vor, das eine internetbasierte, computergestützte Abbildung der europäischen Eisenbahninfrastruktur ermöglichen soll. Erfasst werden die Daten zu folgenden Teilsystemen des europäischen Eisenbahnnetzes:

- → **Teilsysteme Infrastruktur,**
- → **Teilsysteme Energie sowie**
- → **streckenseitiger Teil des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung**

Der Hauptzweck des Infrastrukturregisters ist es, die Eigenschaften des europäischen Eisenbahnnetzes transparent darzustellen und diese Informationen allgemein zugänglich bereitzustellen. Diese Daten können zur Unterstützung folgender Prozesse verwendet werden:

- → **Prüfung vor der Nutzung genehmigter Fahrzeuge gem. Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2016/797**
- → **Auslegung mobiler Teilsysteme**
- → **Prüfung der Machbarkeit von Zugverkehrsdiensten**
- → **Veröffentlichung von Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art gem. Art. 14 Abs. 11 der Richtlinie (EU) 2016/797**
- → **Prüfung der technischen Kompatibilität zwischen ortsfesten Einrichtungen gem. Art. 18 Abs. 4 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/797**
- → **Überwachung der Fortschritte bei der Herstellung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union**
- → **Erstellung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Bezug auf die Art der Infrastruktur;**
- → **Erstellung des in Anlage D2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 genannten Streckenbuchs gem. Art. 6 Abs. 2;**
- → **Wiederverwendung der Infrastrukturregister-Daten in anderen IT-Tools**

Mit dem 16. Mai 2019 ist die neue Durchführungsverordnung 2019/777/EU der Kommission zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission in Kraft getreten. Entsprechend den gemeinschaftlichen Vorgaben (Durchführungsverordnung 2019/777/EU Art. 1(2)) gliedert sich das Infrastrukturregister weiterhin in zwei Hauptbestandteile:

- → **Das nationale Infrastrukturregister ist eine Datenbasis, die die Daten für das zentrale Europäische System beisteuert.**
- → **Das Europäische Infrastrukturregister, das die Daten der nationalen Infrastrukturregister strukturiert zusammenfasst.**

Mit der Umsetzung und Betreuung des zentralen Europäischen Infrastrukturregisters ist die Europäische Eisenbahnagentur (European Union Agency for Railways, ERA) beauftragt. Für die Entwicklung und den Betrieb des nationalen Infrastrukturregisters ist jeder Mitgliedstaat selbst verantwortlich.

Infrastrukturregister im österreichischen Kontext

Nachdem die Entwicklung des Europäischen Infrastrukturregisters Ende 2011 durch die ERA begonnen hatte, wurde die SCHIG mbH im Februar 2014 vom BMK mit der Einrichtung und Pflege des nationalen Infrastrukturregisters beauftragt.

Mit der Nennung der SCHIG mbH bei der Europäischen Kommission (EK) und der ERA durch das BMK im März 2015 ist die SCHIG mbH als jene nationale Registerstelle notifiziert worden, die für die Einrichtung und Verwaltung des Infrastrukturregisters verantwortlich ist. Die Eisenbahngesetz-Novelle von November 2015 und vom Dezember 2020 hat der SCHIG mbH

- → **die Implementierung, Wartung und den Betrieb des nationalen Infrastrukturregisters, nach den Anforderungen der gemeinsamen Spezifikation der EK, sowie**
- → **die Veröffentlichung des nationalen Infrastrukturregisters auf ihrer Internetseite übertragen.**

Das Infrastrukturregister hat den von der EK erlassenen Spezifikationen und dem von der ERA erstellten Leitfaden zur Anwendung der gemeinsamen Spezifikation des Infrastrukturregisters zu entsprechen. Dies sind die grundlegenden Dokumente, die für all jene verbindlich sind, die am Prozess des Aufbaus des Infrastrukturregisters beteiligt sind. Sie enthalten unter anderem eine detaillierte Definition der Objekte, eine umfassende Beschreibung der Parameter wie zum Beispiel Format und Einsatzbereich, den Aktualisierungsrhythmus und die Anweisungen zur Übertragung der nationalen Infrastrukturregister-Datensätze in das Europäische Infrastrukturregister sowie die Anleitung zur Verwendung des Infrastrukturregisters.

Dementsprechend hat die SCHIG mbH ein mit den Vorgaben der ERA und der EK kompatibles IT-System unter dem Namen „Switchman“ entwickelt. Dieses System ermöglicht den betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine einfache, den komplexen Strukturen und den Vorgaben des Register of Infrastructure (RINF) entsprechende Datenerfassung und Datenaktualisierung und erleichtert die Dateneingabe für Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

UMSETZUNG DES NATIONALEN INFRASTRUKTURREGISTERS IN ÖSTERREICH IM JAHR 2020

Sowohl der Einstieg Österreichs im Jahr 2014 in das 2011 gestartete EU-RINF-Projekt als auch die umfassende Aktualisierung des RINF-Projekts im Jahr 2020 stellten eine sehr enge zeitliche und inhaltliche Vorgabe bei der Umsetzung des Projekts in Bezug auf die Implementierung des österreichischen Infrastrukturregisters dar. Der SCHIG mbH ist es gelungen, die Entwicklung, Implementierung und Aktualisierung der Datenbank als Produktionssystem erfolgreich und unter Einhaltung der von ERA vorgegebenen Deadline durchzuführen. Die Datenbank des Österreichischen Infrastrukturregisters wird mit den zur Verfügung gestellten, verifizierten Daten von der ÖBB-Infrastruktur AG, Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG, Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschft mbH & Co KG (CCG), Linz AG Hafen, WienCont Container Terminal GmbH, Kremser Hafen- und Industriebahn Ges.m.b.H befüllt. Dies ist ein durch die ERA vorgegebener und mit genau festgelegten Fristen beschriebener Arbeitsablauf, welcher eine aufwendige Datenpflege und eine intensive Zusammenarbeit zwischen den genannten Unternehmen und der SCHIG mbH verlangt.

„Das nationale Infrastrukturregister bildet 98 % der verfügbaren Daten im österreichischen Eisenbahnwesen ab – damit gehören wir im europäischen Vergleich zu den Spitzenreitern! Dass uns die umfassende Aktualisierung des RINF-Projekts in so kurzer Zeit gelungen ist, liegt auch an der hervorragenden Zusammenarbeit mit sämtlichen Eisenbahnunternehmen, mit denen wir an einem gemeinsamen Strang ziehen.“

Ivanka Terzic,
IT-Verantwortliche für RINF

Unter Einhaltung der festgelegten Fristen, die im vom BMK bei der Europäischen Kommission eingereichten Zeit- und Durchführungsplan enthalten sind, ist es der SCHIG mbH gelungen, die Daten entsprechend den Anforderungen und Vorgaben der ERA und der EK termingerecht zu liefern. Durch die Veröffentlichung des nationalen Infrastrukturregisters auf der Internetseite der SCHIG mbH wurden die nationalen Vorgaben des EisbG erfüllt. Seit Oktober 2018 veröffentlicht die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Streckenbeschreibungen im Österreichischen Infrastrukturregister, um die Vorgaben des § 59 des EisbG zu erfüllen.

Die Daten sind öffentlich zugänglich, und für die Besucher ist ein Zugriff im Lesemodus mit folgenden Zugangsdaten möglich: User name: public / Password: public
https://www.schig.com/aufgaben/infrastrukturregister

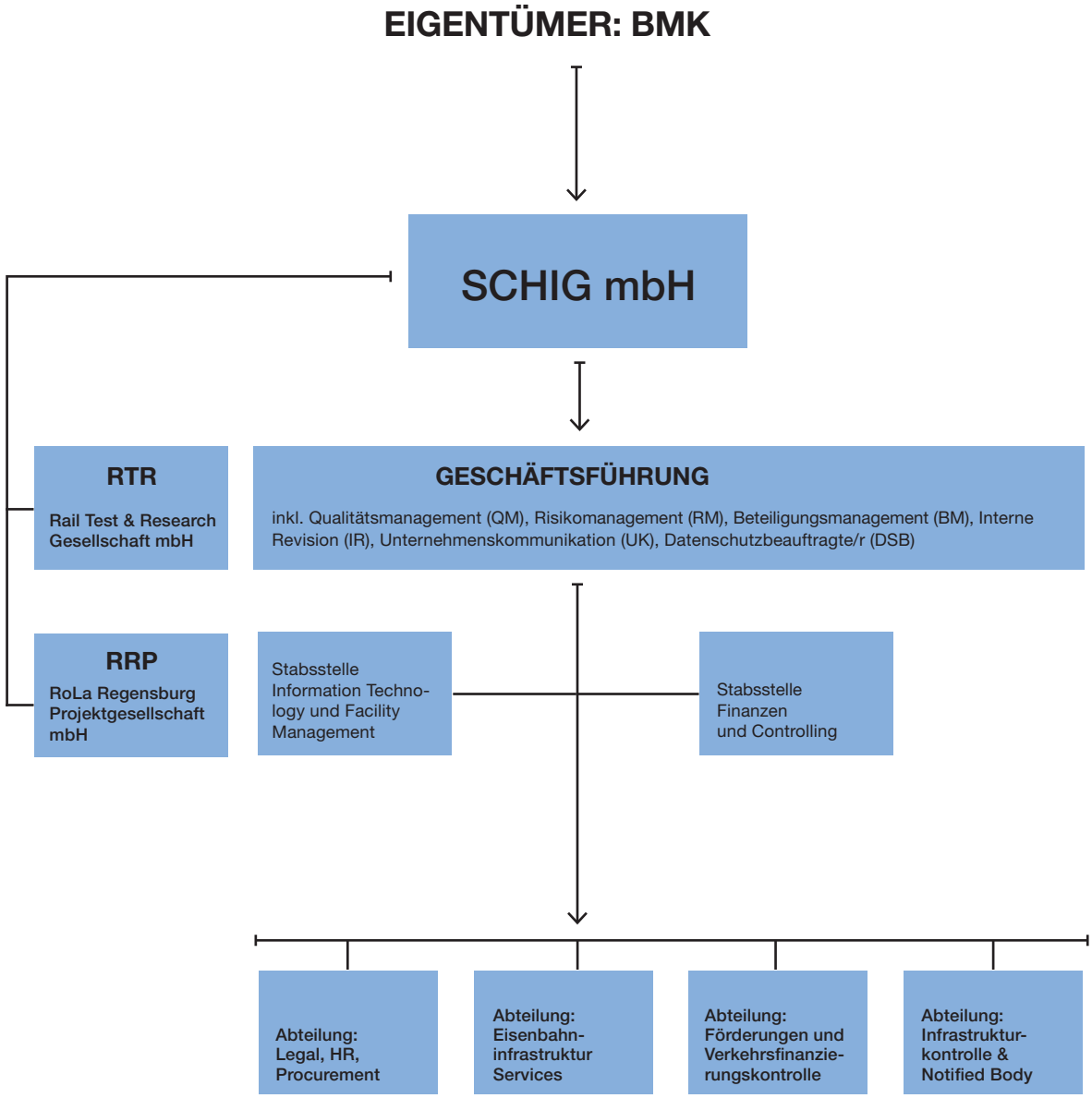
Kapitel sieben

Von / bis

7.01–7.04

Über das Unternehmen

Organigramm



Risiko- und Chancenmanagement

Auf Basis des COSO-Modells wurde im Jahr 2012 ein integriertes Risikomanagementsystem in der SCHIG mbH entwickelt. Da die SCHIG mbH eine Bundestochter ist, wird eine risikoaverse Unternehmensstrategie verfolgt – konkret heißt das, dass keines der Risiken eine Bestandsgefährdung darstellt.

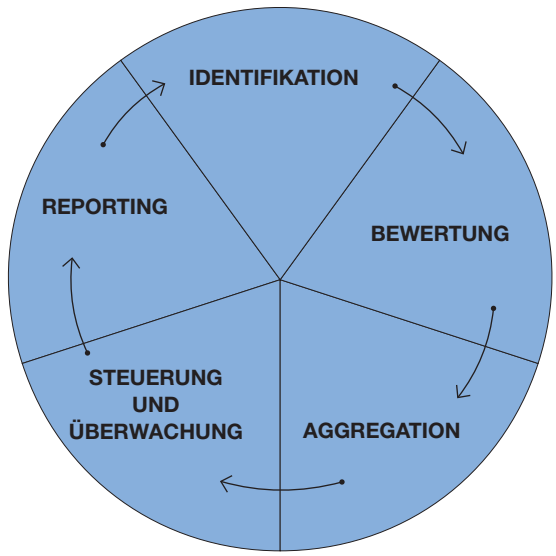
Neben der Identifizierung bzw. Evaluierung und monetären (Neu-)Bewertung sowie gesamthaften Darstellung von Risiken wird der Fokus auf die Entwicklung von Strategien für die wichtigsten Risiken sowie die Überprüfung dieser Strategien auf ihre Wirksamkeit gelegt. Des Weiteren wurde auch ein den Eigentümervorgaben entsprechendes Ideen- und Chancenmanagement erarbeitet, mit dessen Hilfe die systematische Erfassung und Behandlung von Ideen und Chancen ermöglicht wird.

Trotz Überschneidungen zwischen Risiken, Chancen und Ideen ist das Management der letzteren beiden nicht unmittelbar in das bestehende – und laufend evaluierte – Risikomanagementsystem integriert, sondern orientiert sich am Strategieprozess des Unternehmens. Das Risiko- und Chancenmanagement als koordinierende und beratende Stelle ist somit ein zentrales Instrument zur Unterstützung des Managements und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH. Der Aufsichtsrat erhält regelmäßig einen Überblick über die Prozesse der Analyse, Koordinierung und Überwachung der Risiken und Ideen bzw. Chancen.

Darüber hinaus werden immer wieder die Schnittstellen zum zertifizierten Qualitätsmanagementsystem, zum Internen Kontrollsystem sowie zum Controlling des Unternehmens überprüft, um im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses Optimierungsmöglichkeiten zu identifizieren und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das Thema Risiken auf der einen Seite und Ideen bzw. Chancen auf der anderen erneut ins Bewusstsein zu bringen. Dementsprechend wurden im letzten Jahr die Daten des Risikomanagementsystems in das Controlling-Tool FinCEnz integriert.

Risikomanagementprozess

DER RISIKOMANAGEMENTPROZESS LÄSST SICH IN FÜNF TEILE AUFGLIEDERN, WELCHE AUFEINANDER AUFBAUEN:



Beteiligungsmanagement: PPP-Projekte

Aus der Historie sind derzeit noch zwei Public-Private-Partnership-(PPP)-Projekte in der SCHIG mbH angesiedelt. Zur Umsetzung wurden mit der Rail Test & Research Gesellschaft mbH (RTR) und der RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (RRP) jeweils Tochtergesellschaften gegründet.

Mit dem Klima-Wind-Kanal in Wien besitzt die Rail Test & Research Gesellschaft mbH die weltweit einzige derartige Anlage, in der Tests an Schienenfahrzeugen, aber auch an anderen Testobjekten wie z. B. Straßenfahrzeugen oder Komponenten der Luftfahrtindustrie, unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen in zwei Windkanälen durchgeführt werden können.

Die SCHIG mbH hat dieses Vorhaben im Auftrag des BMK finanziert und realisiert. Nach Fertigstellung wurde der neue Klima-Wind-Kanal für 35 Jahre an die internationale Betreibergesellschaft RTA Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH vermietet und am 30. Dezember 2002 zum Betrieb übergeben.

Um die effektive Nutzungskapazität der beiden Windkanäle zu erhöhen, wird 2021 eine dritte Vorbereitungshalle errichtet und der damit notwendige Um- bzw. Zubau der Steuerwarte vorgenommen.

Die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (Rollende Landstraße – RoLa) hat mit dem RoLa-Standort Regensburg das erste grenzüberschreitende PPP-Projekt dieser Art für die SCHIG mbH realisiert. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH. Der operative Betrieb der RoLa-Verbindung Trento – Regensburg ist derzeit eingestellt. Am Aufbau einer neuen RoLa-Zugverbindung bzw. einer Neuaufstellung des Geschäftsmodells wird gearbeitet.

Qualitätssicherung

In der SCHIG mbH ist seit 2007 ein umfassendes Qualitätsmanagement-System (QM-System) nach ÖNORM EN ISO 9001 idgF implementiert. Damit verpflichten wir uns, die Qualität unserer Dienstleistungen und die Anforderungen unserer Kunden und unseres Eigentümers ständig zu verbessern. Die Umsetzung und Wirksamkeitskontrolle erfolgt durch den kontinuierlichen Verbesserungsprozess gem. ÖNORM 9001.

Zusätzlich zu dieser Zertifizierung hat die Benannte Stelle auch Qualitätsstandards gem. ISO/IEC 17020 und ISO/IEC 17065 umgesetzt, die in vielen Bereichen über die Anforderungen der EN/ISO 9001 hinausgehen.

In unserer Qualitätssicherung werden Zielsetzungen verfolgt, die sowohl Qualitäts- als auch Unternehmensziele beinhalten. Eine hohe Zufriedenheit unserer Kunden, eine offene Kommunikation mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, eine objektive, zuverlässige und serviceorientierte Arbeitsweise sowie Expertise und Know-how in Sachen Mobilität werden in der Qualitätszielsetzung abgedeckt. Als Unternehmen stehen wir für effiziente und innovative Lösungen bei Mobilitätsfragen, sorgen für eine rechtmäßige, sichere und wirtschaftliche Mittelverwendungskontrolle, setzen uns für eine europaweite Harmonisierung und Liberalisierung der Eisenbahn ein und bieten Expertise, Proaktivität sowie eine zukunftsorientierte Arbeitsweise. Wir garantieren nicht nur Kunden hervorragende Dienstleistungen, sondern erwarten auch von Auftragnehmenden ausgezeichnete Leistungen, die wir fair honorieren. Mit Kundendaten und Information gehen wir vertraulich um.

Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gegenüber tragen wir Verantwortung: In der SCHIG mbH sind Expertinnen und Experten mit breit gefächerter Expertise und Fachwissen tätig, die stets im Bewusstsein des Unternehmens handeln. Deshalb ist uns ein offener Umgang und eine Kommunikation auf Augenhöhe wichtig, um die Identifikation der Mitarbeitenden mit dem Unternehmen langfristig zu stärken. Die Fachexpertisen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern liefern wichtige Entscheidungsgrundlagen für unseren Eigentümer, dessen Anforderungen wir stets effizient, objektiv und professionell erfüllen.

Unser Internes Kontrollsystem (IKS) definiert Kontrollschritte und Maßnahmen, die in Prozessen verankert sind. Die einzelnen Abläufe innerhalb des Unternehmens werden grafisch in das QM-Tool „ADONIS“ eingegeben. Unser unternehmerisches Handeln ist langfristig ausgerichtet, mit dem Ziel der kontinuierlichen Verbesserung sowie laufenden Optimierung von Prozessen. Die Vorbeugungsmaßnahmen umfassen Interne Audits, Prozessschulungen, Prozessreviews, Interne Revisionen und Anregungen aus Verbesserungsprotokollen. Unsere Abläufe gestalten sich transparent, sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig. Wir bekennen uns zu einem umfassenden und transparenten Managementsystem auf Basis der ISO 9001, ISO/IEC 17020 und ISO/IEC 17065.

„Qualitätsmanagement darf kein Feigenblatt sein, sondern muss auch tatsächlich gelebt werden.
Das ist in der SCHIG mbH der Fall: Unser Qualitätsmanagement leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, unsere Arbeitsabläufe effizient zu gestalten und unsere Dienstleistungen für unsere Kunden und unseren Eigentümer mit höchsten Qualitätsansprüchen umzusetzen.“

Stefan Weiss,
Geschäftsführer SCHIG mbH

Kapitel acht

Von / bis

8.01 – 8.11

SCHIG mbH Jahres-abschluss 2020

Corporate Governance Bericht der SCHIG mbH

unter Berücksichtigung der Aspekte der Tochterunternehmen Rail Test & Research GmbH und RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2020

Bekenntnis zum Kodex und Bekanntgabe der Abweichungen

RECHTSGRUNDLAGE

Die Geschäftsleitung der SCHIG mbH hat jährlich über die Corporate Governance des Unternehmens zu berichten und diesen Bericht gemeinsam mit dem Jahresabschluss dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen (B-PCGK, Pkt. 15.1.1.). Aus Gründen der Transparenz, Übersichtlichkeit und Wirtschaftlichkeit hat die SCHIG mbH beschlossen, für die SCHIG mbH, die Rail Test & Research GmbH (RTR) und die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (RRP) einen gemeinsamen Bericht zu erstellen und veröffentlichen.

Im Oktober 2012 hat die österreichische Bundesregierung den Bundes Public Corporate Governance Kodex (B-PCGK) beschlossen. Im Jahr 2017 wurde er einer Überarbeitung unterzogen. Er basiert auf den OECD-Grundsätzen der Corporate Governance öffentlicher Unternehmen sowie den Regeln des Österreichischen Corporate Governance Codex für die Privatwirtschaft und vergleichbaren Governance-Regelungen in Deutschland und der Schweiz. Der B-PCGK legt Maßnahmen speziell für die Corporate Governance staatseigener und staatsnaher Unternehmen fest und ist aus diesem Grund auch von der SCHIG mbH anzuwenden. Rechtlich stellen die Regelungen des Kodex eine Selbstbindung des Bundes dar, deren Beachtung den Organen des Bundes bei der Wahrnehmung von Anteilseigner- und Überwachungsfunktionen obliegt (B-PCGK, Pkt. 1.).

Der B-PCGK enthält verpflichtende Regelungen (K) und „Comply or Explain"-Regeln (C) (B-PCGK, Pkt. 5.1.).

Der B-PCGK ist unter **https://www.bundeskanzleramt.gv.at/service/publikationen-aus-dem-bundeskanzleramt html** öffentlich abrufbar.

Dieser Corporate Governance Bericht ist unter **https://www.schig.com/unternehmen/corporate-governance** öffentlich abrufbar.

BEKENNTNIS ZUM KODEX

Die SCHIG mbH ist ein Unternehmen des Bundes (B-PCGK, Pkt. 3.4.). Alleingesellschafter der SCHIG mbH ist die Republik Österreich. Die Eigentümervertretung gemäß § 4 SCHIG (Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996 idF BGBl. I Nr. 111/2010) ist dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) vorbehalten. Die Rail Test & Research GmbH (RTR) ist ein 100%iges Tochterunternehmen der SCHIG mbH. Die Bestimmungen des B-PCGK werden sinngemäß angewendet. Das zweite 100%ige Tochterunternehmen der SCHIG mbH ist die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (RRP), die ihren Sitz in Deutschland hat. Die RRP hat keine Dienstnehmerinnen bzw. Dienstnehmer und einen Jahresumsatz unter EUR 300.000, sodass die Bestimmungen des Kodex nicht anwendbar sind (B-PCGK, Pkt. 4.1.)

Die Beachtung des B-PCGK ist in den Regelwerken des Unternehmens sichergestellt (B-PCGK, Pkt. 6.1.). Die Geschäftsleitung sowie das Überwachungsorgan erklären daher die Einhaltung der Bestimmungen des B-PCGK.

BEKANNTGABE DER ABWEICHUNGEN

Die SCHIG mbH weicht bei folgenden Regelungen von den Bestimmungen des B-PCGK ab und begründet dies wie folgt:

SATZUNGSREGELUNG ZUR ERFORDERNIS DER ZUSTIMMUNG DER ANTEILSEIGNER ZU MASSNAHMEN (B-PCGK, PKT. 7.6.3.2.)

Die Erklärung über die Errichtung der Gesellschaft stammt aus dem Jahr 2005 und enthält keine entsprechende Regelung. Alle wichtigen Veränderungen werden mit dem Anteilseignervertreter BMK vereinbart bzw. von diesem vorgegeben und sind vom Aufsichtsrat zu genehmigen (siehe Punkt 3.1.). Es ist geplant, bei einer notwendigen Satzungsänderung die Regelungen des B-PCGK aufzunehmen.

HAFTPFLICHT-VERSICHERUNG FÜR GESCHÄFTSLEITUNG UND ÜBERWACHUNGSORGAN (B-PCGK, PKT. 8.3.3.)

Die Two-Tier-Trigger-Policy wird nicht angewendet.

Zusammensetzung der Organe und Organbezüge

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Name:

DI DR. ULRICH PUZ, MBA

Geburtsjahr: 1976

Datum der Erstbestellung:
SCHIG mbH 01.05.2010,
RTR und RRP 03.05.2010

Ende der laufenden Funktionsperiode:
SCHIG mbH: 30.04.2020,
RTR/RRP: keine Befristung

Funktion in der Geschäftsleitung:
Alleingeschäftsführer bis 31.01.2020, von 01.02.2020 bis 30.04.2020 Mitglied der Geschäftsführung

Mandate in Überwachungsorganen anderer Unternehmen:
Nein

Fixe Vergütungen:
EUR 40.999,98

Sachbezug:
EUR 2.810,48

Variable Vergütungen:
EUR 18.450,00

Die variable Vergütung ist an Zielvorgaben gebunden, die jährlich zwischen der Geschäftsführung und dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbart werden. Die Ziele orientieren sich an der Eigentümerstrategie und sind objektiv messbar (z. B. Umsatzziele).

Kosten für die vertragliche Altersversorgung:
EUR 1.050,63

Haftpflichtversicherung:
Es bestand eine Directors-&-Officers-Versicherung (D&O-Versicherung).

Name:

DR. STEFAN WEISS, MBA

Geburtsjahr: 1973

Datum der Erstbestellung:
SCHIG mbH 01.02.2020,
RTR 04.02.2020, RRP 07.04.2020

Ende der laufenden Funktionsperiode:
SCHIG mbH 31.01.2025,
RTR/RRP: keine Befristung

Funktion in der Geschäftsleitung:
Seit 01.02.2020 Mitglied der Geschäftsführung, seit 01.05.2020 Alleingeschäftsführer

Mandate in Überwachungsorganen anderer Unternehmen:
Nein

Fixe Vergütungen:
EUR 137.500,05

Sachbezug:
EUR 2.198,39

Variable Vergütungen:
Nein

Kosten für die vertragliche Altersversorgung:
EUR 15.375,00

Haftpflichtversicherung:
Es besteht eine D&O-Versicherung.

AUFSICHTSRAT

Gemäß Errichtungserklärung der Gesellschaft hat der Aufsichtsrat der SCHIG mbH aus mindestens fünf Mitgliedern (Kapitalvertretern) zu bestehen.

KAPITALVERTRETERINNEN BZW. KAPITALVERTRETER

SC PROF. MAG. DR. GERHARD H. GÜRTLICH

Vorsitzender (13.06.2018 – 18.09.2020)
Geburtsjahr: 1953
Datum Erstbestellung: 14.11.1996
Ende Funktionsperiode: 18.09.2020

MR MAG. ROLAND SCHUSTER, MBA

Stv. Vorsitzender,
Vorsitzender des Bilanzausschusses bis 03.11.2020, Vorsitzender seit 03.11.2020
Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 30.08.2010
Ende Funktionsperiode: 2025

DI SONJA WIESHOLZER

Stellvertretende Vorsitzende und Vorsitzende des Bilanzausschusses seit 03.11.2020
Geburtsjahr: 1972
Datum Erstbestellung: 18.09.2020
Ende Funktionsperiode: 2025

MAG. TERESA TRATTNER-HOBIGER, LL.M.

Geburtsjahr: 1984
Datum Erstbestellung: 13.06.2018
Ende Funktionsperiode: 18.09.2020

BERNHARD THEMESSL

Geburtsjahr: 1951
Datum Erstbestellung: 13.06.2018
Ende Funktionsperiode: 18.09.2020

**DI DR.
EVA-MARIA
EICHINGER-VILL**

Geburtsjahr: 1973
Datum Erstbestellung: 12.11.2013
Ende Funktionsperiode: 18.09.2020

**MR MAG.
BERNHARD BAUER**

Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 23.10.2003
Ende Funktionsperiode: 2025

**DI
HANS-JÜRGEN
SALMHOFER, MSC**

Geburtsjahr: 1984
Datum Erstbestellung: 18.09.2020
Ende Funktionsperiode: 2025

**DI
MARTINA GURA, BED**

Geburtsjahr: 1970
Datum Erstbestellung: 18.09.2020
Ende Funktionsperiode: 2025

**ASSOZ.
PROF. STEFANIE PEER,
PHD**

Geburtsjahr: 1985
Datum Erstbestellung: 18.09.2020
Ende Funktionsperiode: 2025

**ARBEITNEHMER-
VERTRETERINNEN BZW.
ARBEITNEHMERVERTRETER**

**PETER CALLIESS,
BSC**

Geburtsjahr: 1973
Datum Erstbestellung: 25.11.1999
Ende Funktionsperiode: 2024

**PATRYCJA FEICHTER,
BSC**

Geburtsjahr: 1976
Datum Erstbestellung: 06.02.2007
Ende Funktionsperiode: 2024

**MAG.
MARTINA
LEW-SCHLAPSCHY**

Geburtsjahr: 1971
Datum Erstbestellung: 26.01.2011
Ende Funktionsperiode: 2024

**VERTRÄGE MIT MITGLIEDERN
DES AUFSICHTSRATS**

Weder die SCHIG mbH noch eine ihrer Tochtergesellschaften hat Verträge mit einem der Aufsichtsratsmitglieder geschlossen. Es besteht eine D&O-Versicherung für Mitglieder des Aufsichtsrats.

**VERGÜTUNGEN DES
AUFSICHTSRATS**

Vergütung Vorsitzende/-r:
EUR 6.000,00

Vergütung stellvertretende/-r Vorsitzende/-r:
EUR 4.500,00

Vergütung Mitglied:
EUR 3.000,00

Sitzungsgeld pro Sitzung und Mitglied:
EUR 400,00

Im Jahr 2020 wurden seitens der SCHIG mbH Vergütungen und Aufwandsersätze iHv EUR 36.577,36 an den AR ausbezahlt.

Soweit die Mitglieder des AR Beamtinnen bzw. Beamte sind, sind deren Vergütungen auf das Konto des BMF zu überweisen. Die Arbeitnehmervertreter erhalten weder eine Vergütung noch ein Sitzungsgeld. Die RTR und die RRP haben keinen Aufsichtsrat.

ANGABEN ZUR ARBEITSWEISE VON GESCHÄFTSFÜHRUNG UND AUFSICHTSRAT

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Im Zeitraum 01.02.2020 bis 30.04.2020 regelte die Geschäftsordnung die Geschäftsverteilung der Geschäftsführung. Mit 01.05.2020 entfiel aufgrund der Alleingeschäftsführung die Geschäftsverteilung. Der Geschäftsführer berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die finanzielle, strategische und personelle Entwicklung des Unternehmens. Über die Tochtergesellschaften berichtet der Geschäftsführer dem Aufsichtsrat, wenn es die Entwicklung der SCHIG mbH betrifft. Die Geschäftsordnung der Geschäftsführung enthält Informations- und Berichtspflichten des Geschäftsführers sowie einen Katalog von Geschäften und Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat hat einen Bilanzausschuss, der einmal jährlich im Mai tagt. Der Bilanzausschuss hat keine eigenen Entscheidungsbefugnisse. Er dient der Prüfung des Jahresabschlusses und der Detailerörterung von Bilanzpositionen in Anwesenheit der Wirtschaftsprüfer. Der Bilanzausschuss bestand bis November 2020 aus allen Mitgliedern des Aufsichtsrats und wurde dann auf vier Personen verkleinert.

Im Jahr 2020 fanden fünf Aufsichtsratssitzungen, ein Bilanzausschuss und eine Präsidiumssitzung statt. Der Schwerpunkt der Sitzungen lag 2020 im Besonderen in der Bewältigung der Herausforderungen durch die Covid-19-Krise. Darüber hinaus bildete die Einführung des elektronischen Aktes (ELAK) ein wesentliches Thema.

ANGABEN ZUR ARBEITSWEISE VON GESCHÄFTSFÜHRUNG UND AUFSICHTSRAT

FRAUENANTEIL

Im Geschäftsjahr 2020 waren beide Geschäftsführer männlich, der Frauenanteil betrug daher 0 %. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat der SCHIG mbH betrug 44,44 % bzw. ab dem 18.09.2020 55,56 %. Der Frauenanteil im Präsidium (bestehend aus dem Vorsitzenden und dessen Stellvertreterin bzw. Stellvertreter) betrug 0 % bzw. seit dem 03.11.2020 50 %. Der Frauenanteil im Bilanzausschuss (siehe Punkt 3.2.) betrug 44,44 % bzw. seit dem 03.11.2020 75 %.

Per 31.12.2020 waren 102 Personen (inkl. Geschäftsführer und 3 Mitarbeiterinnen und 1 Mitarbeiter in Karenz) in der SCHIG mbH beschäftigt. Das Personal setzte sich aus 45 Frauen und 57 Männern zusammen, das entspricht einem Frauenanteil von 44,12 %. Bei den Abteilungs- und Stabsstellenleitungen betrug der Frauenanteil 16,66 % (B-PCGK Pkt. 11.2.1.2.).

MASSNAHMEN ZU GENDER-/DIVERSITY-/FRAUEN-FÖRDERUNG

Die SCHIG mbH setzt folgende Maßnahmen zur Frauenförderung und zum Thema Gender & Diversity:

- → **Frauen in leitenden Funktionen (Prokuristin und Abteilungsleiterin, siehe 4.1.)**
- → **Bei der Stellenausschreibung wird darauf hingewiesen, dass Bewerbungen von Frauen bei gleicher Qualifikation bevorzugt werden**
- → **Bei der Stellenbesetzung wird Frauen mit gleicher Ausbildung und Kompetenz der Vorzug gegeben**
- → **Flexible Gestaltung von Arbeitszeitvereinbarungen für Eltern, Kinderbetreuungsgutscheine**
- → **Generationen- und Wissensmanagement zur Abstimmung von unterschiedlichen Arbeitsweisen von älteren und jüngeren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern**
- → **Besprechungstermine werden unter Rücksichtnahme auf eventuelle TZ-Vereinbarungen gewählt**
- → **Erstellung eines Positionspapiers zur Diversity-Strategie durch eine eigene Gender- und Diversity-Arbeitsgruppe**
- → **Wiederholte Workshops für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Gender- und Diversity-Themen**

Angaben über die externe Evaluierung

RISIKOMANAGEMENT
Zum Zwecke des kontrollierten und bewussten Umgangs mit Risiken und Chancen wurde in der SCHIG mbH ein unternehmensweites integriertes Risiko- und Chancenmanagementsystem implementiert und sowohl im Qualitätsmanagementsystem ADONIS als auch im Controlling-Tool FinCEnz abgebildet. Alle identifizierten Risiken werden dabei anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Schadensausmaße, Eintrittswahrscheinlichkeiten und zu ergreifender Maßnahmen. Das Risikomanagement umfasst auch Risiken, die sich aus den Beteiligungen an RTR und RRP ergeben können.

ABSCHLUSSPRÜFUNG
Die Prüfung des Jahresabschlusses der SCHIG mbH und der RTR jeweils zum 31.12.2020 erfolgt durch Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mbH, Wagramer Straße 19, 1220 Wien. Die Gesellschaft wurde nach Durchführung eines Vergabeverfahrens (Direktvergabe mit Bekanntmachung) im Jahr 2017 erstmals bestellt.

EXTERNE EVALUIERUNG
Das Risikomanagement wird laufend im Zusammenhang mit der Erstellung des Jahresabschlusses durch den aktuellen Wirtschaftsprüfer begutachtet. Das Risikomanagementsystem wird regelmäßig (zuletzt 2015) von einer externen Institution geprüft.

Die Einhaltung der Regelungen des Kodex wird alle fünf Jahre überprüft, zuletzt für das Geschäftsjahr 2019 durch die Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mbH (Prüfbericht vom 16.04.2020).

Wien, am 18.05.2021

Dr. Stefan Weiss, MBA
(Geschäftsführer)

MR Mag. Roland Schuster, MBA
(Vorsitzender des Aufsichtsrates)

Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz zum 31. Dezember 2020

AKTIVA		31.12.2020 EUR	31.12.2020 EUR	VERGLEICHSZAHLEN 31.12.2019 EUR
A.	**ANLAGEVERMÖGEN**			
I.	**Immaterielle Vermögensgegenstände**			
1.	gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile	335.678,86		415.502,96
			335.678,86	**415.502,96**
II.	**Sachanlagen**			
1.	Bauten auf fremdem Grund	108.573,87		121.404,27
2.	andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	582.813,60		727.849,41
			691.387,47	**849.253,68**
III.	**Finanzanlagen**			
1.	Anteile an verbundenen Unternehmen	3.035.000,00		3.160.000,00
2.	Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.781.250,00		1.968.750,00
			4.816.250,00	**5.128.750,00**
B.	**UMLAUFVERMÖGEN**			
I.	**Vorräte**			
1.	unfertige Erzeugnisse		**34.081,12**	**873,44**
II.	**Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**			
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen *davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00/Vj. 0,00*	1.063.400,55		1.051.056,47
2.	Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen *davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 7.538.515,66 / Vj. 8.904.216,40*	8.433.015,66		9.798.716,40
3.	sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände *davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00/Vj. 0,00*	51.916.056,64		26.664.020,79
			61.412.472,85	**37.513.793,66**
III.	**Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten**			
			556.283.734,95	**507.652.057,60**
C.	**RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN**			
1.	Transitorische Posten		**76.200,51**	**83.785,59**
SUMME AKTIVA			**623.649.805,76**	**551.644.016,93**

PASSIVA		31.12.2020 EUR	31.12.2020 EUR	VERGLEICHSZAHLEN 31.12.2019 EUR
A.	**EIGENKAPITAL**			
I.	**eingefordertes Stammkapital**			
1.	Stammkapital *davon eingezahlt 2.000.000,00 / Vj. 2.000.000,00*		**2.000.000,00**	**2.000.000,00**
II.	**Kapitalrücklagen**			
1.	nicht gebundene		**7.767.655,19**	**7.767.655,19**
III.	**Bilanzgewinn** *davon Gewinnvortrag 178.639,33 / Vj. 117.321,72*		**213.785,79**	**178.639,33**
	SUMME EIGENKAPITAL		**9.981.440,98**	**9.946.294,52**
B.	**RÜCKSTELLUNGEN**			
1.	Rückstellungen für Abfertigungen	151.181,53		141.723,40
2.	sonstige Rückstellungen	36.708.118,66		9.465.017,65
			36.859.300,19	**9.606.741,05**
C.	**VERBINDLICHKEITEN**			
1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten *davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 187.530,14 / Vj. 187.500,10* *davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.500.000,00 / Vj. 1.687.500,00*	1.687.530,14		1.875.000,10
2.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen *davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 147.297.660,54 / Vj. 99.461.550,36* *davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00*	147.297.660,54		99.461.550,36
3.	sonstige Verbindlichkeiten *davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 140.183,27 / Vj. 131.517,66* *davon aus Steuern 214.512,40 / Vj. 410.593,27* *davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 2.747.799,35 / Vj. 3.046.525,06* *davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00* *davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 150.232.990,03 / Vj. 102.695.575,52* *davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.500.000,00 / Vj. 1.687.500,00*	2.747.799,35		3.046.525,06
			151.732.990,03	**104.383.075,52**
D.	**RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN**			
			425.076.074,56	**427.707.905,84**
	SUMME PASSIVA		**623.649.805,76**	**551.644.016,93**

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Jänner 2020 bis 31. Dezember 2020

		2020 EUR	2020 EUR	VERGLEICHSZAHLEN 2019 EUR
1.	**UMSATZERLÖSE**		**10.817.678,86**	**10.502.098,02**
2.	**SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE**			
a.	Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	35,16		5.400,00
b.	Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	87.462,34		32.579,90
c.	übrige	1.451.127.206,20		887.792.122,85
			1.451.214.703,70	**887.830.102,75**
3.	**BETRIEBSLEISTUNG**		**1.462.032.382,56**	**898.332.200,77**
4.	**AUFWENDUNGEN FÜR MATERIAL UND SONSTIGE BEZOGENE HERSTELLUNGSLEISTUNGEN**			
a.	Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.451.412.603,28		-888.267.852,76
5.	**PERSONALAUFWAND**			
a.	Gehälter	-5.694.635,23		-4.952.845,42
b.	Soziale Aufwendungen	-1.964.886,60		-1.755.278,73
ba.	Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-92.403,54		-84.355,87
bb.	Aufwendungen für Altersversorgung	-218.306,95		-188.259,04
bc.	Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-1.487.718,47		-1.298.785,14
bd.	sonstige Sozialaufwendungen	-166.457,64		-183.878,68
			-7.659.521,83	**-6.708.124,15**
6.	**ABSCHREIBUNGEN**			
a.	planmäßige Abschreibungen	-432.921,73		-600.425,04
			-432.921,73	**-600.425,04**

		2020 EUR	2020 EUR	VERGLEICHSZAHLEN 2019 EUR
7.	**SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**			
a.	Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen	-7.235,12		-165.628,73
b.	übrige	-2.520.100,60		-2.590.170,09
			-2.527.335,72	**-2.755.798,82**
8.	**ZWISCHENSUMME AUS Z 1 BIS 7** ***(BETRIEBSERGEBNIS)***		**0,00**	**0,00**
9.	**ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS** *davon aus verbundenen Unternehmen 5.679,64 / Vj. 7.833,44*		**5.679,64**	**7.833,44**
10.	**SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE** *davon aus verbundenen Unternehmen 1.180.284,04 / Vj. 1.963.994,50*		**1.159.098,46**	**1.970.253,39**
11.	**AUFWENDUNGEN AUS FINANZANLAGEN** *davon Abschreibungen -125.000,00 / Vj. 0,00*		**0,00**	**0,00**
12.	**ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN** *davon an verbundene Unternehmen -1.728,33 / Vj. -6.265,00*		**-1.129.631,64**	**-1.916.769,22**
13.	**ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 12** ***(FINANZERGEBNIS)***		**35.146,46**	**61.317,61**
14.	**ERGEBNIS VOR STEUERN (ZWISCHENSUMME AUS Z 8 UND Z 13)**		**35.146,46**	**61.317,61**
15.	**ERGEBNIS NACH STEUERN**		**35.146,46**	**61.317,61**
16.	**JAHRESÜBERSCHUSS**		**35.146,46**	**61.317,61**
17.	**GEWINNVORTRAG AUS DEM VORJAHR**		**178.639,33**	**117.321,72**
18.	**BILANZGEWINN**		**213.785,79**	**178.639,33**

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Jahresabschluss wurde gemäß den Bestimmungen der §§ 189 ff. des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der zum Stichtag geltenden Fassung erstellt.

Der Jahresabschluss wurde unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung sowie unter Beachtung der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln (§ 222 Abs. 2 UGB), aufgestellt. Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses wurden die Grundsätze der Vollständigkeit und der ordnungsmäßigen Bilanzierung eingehalten. Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen. Bei Vermögensgegenständen und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewendet. Dem Vorsichtsgrundsatz wurde Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste, die im Geschäftsjahr 2020 oder in einem der früheren Geschäftsjahre entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Anlagevermögen

IMMATERIELLES ANLAGEVERMÖGEN
Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet, vermindert um planmäßige Abschreibungen entsprechend der Nutzungsdauer. Die planmäßigen Abschreibungen werden linear vorgenommen. Als Nutzungsdauer wird ein Zeitraum von 3 bis 6 Jahren zugrunde gelegt. Außerplanmäßige Abschreibungen wurden – wie im Vorjahr – nicht vorgenommen.

SACHANLAGEVERMÖGEN
Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der bisher aufgelaufenen und im Berichtsjahr 2020 planmäßig fortgeführten Abschreibungen bewertet. Zur Ermittlung der Abschreibungssätze wird generell die lineare Abschreibungsmethode gewählt.

Der Rahmen der Nutzungsdauer beträgt wie im Vorjahr für die einzelnen Anlagegruppen:

Büroadaptierungen:	**10 Jahre**
Büroeinrichtung:	**3–10 Jahre**
EDV, Nachrichtenanlagen, Büromaschinen:	**2–8 Jahre**

Geringwertige Vermögensgegenstände bis zu einem Einzelanschaffungswert von EUR 800,00 (Vorjahr EUR 400,00) werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden nicht vorgenommen. Festwerte gemäß § 209 Abs. 1 UGB werden nicht verwendet.

FINANZANLAGEN
Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten – erforderlichenfalls vermindert um außerplanmäßige Abschreibungen – bilanziert. Außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren am Abschlussstichtag beizulegenden Zeitwert mussten vorgenommen werden, da die Wertminderungen voraussichtlich von Dauer sind.

Umlaufvermögen

VORRÄTE

Unfertige Erzeugnisse

Die unfertigen Erzeugnisse sind zu Herstellungskosten bewertet.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Bei der Bewertung von Forderungen werden erkennbare Risiken durch Wertberichtigungen berücksichtigt. Soweit erforderlich, wird die spätere Fälligkeit durch Abzinsung berücksichtigt.

Rückstellungen

RÜCKSTELLUNGEN FÜR ANWARTSCHAFTEN AUF ABFERTIGUNGEN

Die Abfertigungsrückstellung wurde nach finanzmathematischen Grundsätzen auf Basis eines Nominalzinssatzes von 1,75 % (Vorjahr 2,13 %), unter Berücksichtigung geplanter Bezugssteigerungen von 1,74 % (Vorjahr 1,87 %) und eines Pensionseintrittsalters von 65 Jahren bei Frauen und Männern ermittelt (gesetzliches Pensionsalter wird verwendet).

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen wurden mit dem bestmöglich zu schätzenden Erfüllungsbetrag bewertet. Rückstellungen aus Vorjahren werden, soweit sie nicht verwendet werden und der Grund für ihre Bildung weggefallen ist, über sonstige betriebliche Erträge aufgelöst.

VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag unter Bedachtnahme auf den Grundsatz der Vorsicht bewertet.

ÄNDERUNGEN VON BEWERTUNGSMETHODEN

Änderungen von Bewertungsmethoden wurden nicht durchgeführt.

Erläuterungen zur Bilanz

ANLAGENSPIEGEL		01.01.2020 EUR	ZUGÄNGE EUR	DAVON AKT. ZINSEN EUR	ABGÄNGE EUR	UMBUCHUNGEN EUR	31.12.2020 EUR
		Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
A.	**ANLAGEVERMÖGEN**						
I.	**Immaterielle Vermögensgegenstände**						
1.	gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile	1.574.664,08	157.084,46	0,00	0,00	0,00	1.731.748,54
II.	**Sachanlagen**						
1.	Bauten auf fremdem Grund	128.303,96	0,00	0,00	0,00	0,00	128.303,96
2.	andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.473.830,44	38.357,89	0,00	18.392,82	0,00	1.493.795,51
III.	**Finanzanlagen**						
1.	Anteile an verbundenen Unternehmen	14.060.925,12	0,00	0,00	0,00	0,00	14.060.925,12
2.	Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.968.750,00	0,00	0,00	187.500,00	0,00	1.781.250,00
SUMME		**19.206.473,60**	**195.442,35**	**0,00**	**205.892,82**	**0,00**	**19.196.023,13**

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens und die Aufgliederung der Jahresabschreibung nach einzelnen Posten ist aus dem Anlagenspiegel ersichtlich.

IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE
Als immaterielle Vermögensgegenstände werden Software bzw. die Homepage der Gesellschaft ausgewiesen, die ausschließlich von Dritten hergestellt wurden. Im Bereich der immateriellen Vermögensgegenstände wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 236.908,56 (Vorjahr EUR 243.260,36) vorgenommen.

SACHANLAGEN
Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 196.013,17 (Vorjahr EUR 356.825,61) vorgenommen.

FINANZANLAGEN
Die Anteile an verbundenen Unternehmen setzen sich wie folgt zusammen:

- → **Rail Test & Research Gesellschaft mit beschränkter Haftung (kurz: Rail Test & Research GmbH) – Beteiligungsbuchwert EUR 3.035.000,00 (Vorjahr EUR 3.035.000,00)**

- → **RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH – Beteiligungsbuchwert EUR 0,00 (Vorjahr EUR 125.000,00)**

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen bestehen in Höhe von EUR 1.781.250,00 (Vorjahr EUR 1.968.750,00) gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Davon hat ein Betrag von EUR 187.500,00 eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

		Abschreibungsbewegungen					Buchwerte	
KUMULIERTE AFA 01.01.2020 EUR	AFA LAUFEND EUR	ZUSCHREIBUNGEN EUR	ZUGÄNGE EUR	ABGÄNGE EUR	UMBUCHUNGEN EUR	KUMULIERTE AFA 31.12.2020 EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
1.159.161,12	236.908,56	0,00	0,00	0,00	0,00	1.396.069,68	335.678,86	415.502,96
6.899,69	12.830,40	0,00	0,00	0,00	0,00	19.730,09	108.573,87	121.404,27
745.981,03	183.182,77	0,00	0,00	18.181,89	0,00	910.981,91	582.813,60	727.849,41
10.900.925,12	125.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11.025.925,12	3.035.000,00	3.160.000,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.781.250,00	1.968.750,00
12.812.966,96	**557.921,73**	**0,00**	**0,00**	**18.181,89**	**0,00**	**13.352.706,80**	**5.843.316,33**	**6.393.506,64**

Umlaufvermögen

VORRÄTE

Unfertige Erzeugnisse

Der Bestand an unfertigen Erzeugnissen beträgt EUR 34.081,12 (Vorjahr EUR 873,44) und betrifft Kartenrohlinge für die Ausstellung von Fahrerlaubnissen für Triebfahrzeugführer.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die Fristigkeit der Forderungen stellt sich folgendermaßen dar:

	Summe		davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	
	31.12.2020 EUR	**31.12.2019 EUR**	**31.12.2020 EUR**	**31.12.2019 EUR**
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.063.400,55	1.051.056,47	0,00	0,00
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	8.433.015,66	9.798.716,40	7.538.515,66	8.904.216,40
sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	51.916.056,64	26.664.020,79	0,00	0,00
SUMME	**61.412.472,85**	**37.513.793,66**	**7.538.515,66**	**8.904.216,40**

Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31.12.2020 bestehen wie im Vorjahr zur Gänze gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Zur Beseitigung der Überschuldung seitens der Rail Test & Research GmbH stellt die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH einen Teil der Forderung im Nominale von EUR 3.600.000,00 (Vorjahr EUR 3.400.000,00) nachrangig.

Dies bedeutet, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Rang hinter alle anderen Gläubiger der Rail Test & Research GmbH zurücktritt, sodass die bestehende Forderung im Ausmaß von EUR 3.600.000,00 nur insoweit befriedigt wird, als die Rail Test & Research GmbH nach Befriedigung der anderen Gläubiger zur Begleichung der Forderung an die Gesellschaft in der Lage ist und dass wegen dieser Verbindlichkeit kein Insolvenzverfahren eröffnet zu werden braucht.

Sonstige Forderungen

Die sonstigen Forderungen gliedern sich in folgende Positionen:

	Summe		davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	
	31.12.2020 EUR	**31.12.2019 EUR**	**31.12.2020 EUR**	**31.12.2019 EUR**
Forderungen aus der Verrechnung mit Abgabenbehörden	24.432.970,45	7.659.780,47	0,00	0,00
Darlehen und Vorschüsse an Dienstnehmer	16.011,51	16.757,09	0,00	0,00
andere sonstige Forderungen	27.467.074,68	18.987.483,23	0,00	0,00
SUMME	**51.916.056,64**	**26.664.020,79**	**0,00**	**0,00**

In den sonstigen Forderungen sind Erträge in Höhe von EUR 26.292.107,35 (Vorjahr EUR 18.986.433,23) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Darin sind Forderungen gegenüber dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) für gemeinwirtschaftliche Leistungen in Höhe von EUR 25.832.067,77 (Vorjahr EUR 18.979.470,06) enthalten.

Aktive Rechnungsabgrenzung

TRANSITORISCHE POSTEN
Die transitorischen Posten werden mit EUR 76.200,51 (Vorjahr EUR 83.785,59) ausgewiesen und umfassen alle Ausgaben, die erst im Folgejahr im Sinne einer periodenreinen Gewinnermittlung aufwandswirksam verrechnet werden.

Eigenkapital

Das Stammkapital steht unverändert mit EUR 2.000.000,00 zu Buche.

KAPITALRÜCKLAGEN
Nicht gebundene Kapitalrücklagen
Die Kapitalrücklage beträgt zum 31.12.2020 EUR 7.767.655,19 (Vorjahr EUR 7.767.655,19) und wurde von der Republik Österreich bereits bei der Gründung der Gesellschaft eingebracht.

BILANZGEWINN
Der Bilanzgewinn für 2020 beläuft sich auf EUR 213.785,79 (Vorjahr EUR 178.639,33). In diesem Betrag ist ein Gewinnvortrag aus dem Jahr 2019 in Höhe von EUR 178.639,33 enthalten.

Rückstellungen

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN
Die sonstigen Rückstellungen bestehen aus folgenden Positionen:

	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern	350.681,94	276.337,97
Übrige sonstige Rückstellungen	36.357.436,72	9.188.679,68
SUMME	**36.708.118,66**	**9.465.017,65**

In den sonstigen Rückstellungen sind u. a. die Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube in Höhe von EUR 255.716,62 (Vorjahr EUR 201.450,67), für Zeitguthaben in Höhe von EUR 94.965,32 (Vorjahr EUR 74.887,30), für Prämien für Mitarbeiter in Höhe von EUR 595.000,00 (Vorjahr EUR 544.000,00), für drohende Verluste aus einem Zinsswap-Geschäft in Höhe von EUR 8.243.000,00 (Vorjahr EUR 8.022.000,00), für Prozesskosten in Höhe von EUR 192.400,00 (Vorjahr EUR 197.170,93), für die Behindertenausgleichstaxe in Höhe von EUR 12.237,00 (Vorjahr EUR 9.432,00) und für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten in Höhe von EUR 478.650,00 (Vorjahr EUR 255.016,75) enthalten. In den Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen in Höhe von EUR 26.836.149,72 (Vorjahr EUR 161.060,00) ist ein Betrag von EUR 26.749.604,72 enthalten, der im Zusammenhang mit den von der Gesellschaft abgeschlossenen Verkehrsdiensteverträgen steht und im Vorjahr in Höhe von EUR 18.465.046,23 unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen wurde.

Verbindlichkeiten

Die Aufgliederung der Verbindlichkeiten gemäß § 225 Abs. 6 und § 237 Abs. 1 Z 5 UGB stellt sich folgendermaßen dar:

			Restlaufzeit		
		SUMME EUR	BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**2020**	1.687.530,14	187.530,14	750.000,00	750.000,00
	2019	1.875.000,10	187.500,10	750.000,00	937.500,00
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**2020**	147.297.660,54	147.297.660,54	0,00	0,00
	2019	99.461.550,36	99.461.550,36	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	**2020**	2.747.799,35	2.747.799,35	0,00	0,00
	2019	3.046.525,06	3.046.525,06	0,00	0,00
SUMME	**2020**	**151.732.990,03**	**150.232.990,03**	**750.000,00**	**750.000,00**
SUMME	**2019**	**104.383.075,52**	**102.695.575,52**	**750.000,00**	**937.500,00**

VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER KREDITINSTITUTEN
Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -187.469,96 auf EUR 1.687.530,14. Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen für den Klima-Wind-Kanal der Rail Test & Research GmbH wurde im Jahr 2009 ein Darlehen in Höhe von EUR 3.750.000,00 aufgenommen. Zum Bilanzstichtag haftet das Darlehen mit einem Betrag in Höhe von EUR 1.687.500,00 (Vorjahr EUR 1.875.000,00) aus. Als Sicherstellung wurde eine Bürge- und Zahlerhaftung der Republik Österreich bestellt.

VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN
In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wird im Jahr 2019 ein Betrag in Höhe von EUR 18.465.046,23 ausgewiesen, der im Zusammenhang mit den von der Gesellschaft abgeschlossenen Verkehrsdiensteverträgen steht. Der entsprechende Betrag in Höhe von EUR 26.749.604,72 für das Jahr 2020 wurde in die Position Sonstige Rückstellungen umgegliedert.

SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN
Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

			Restlaufzeit		
		SUMME EUR	BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden	**2020**	214.512,40	214.512,40	0,00	0,00
	2019	410.593,27	410.593,27	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern	**2020**	140.183,27	140.183,27	0,00	0,00
	2019	131.517,66	131.517,66	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Dienstnehmern	**2020**	1.585,60	1.585,60	0,00	0,00
	2019	2.067,72	2.067,72	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	**2020**	2.391.518,08	2.391.518,08	0,00	0,00
	2019	2.502.346,41	2.502.346,41	0,00	0,00
SUMME	**2020**	**2.747.799,35**	**2.747.799,35**	**0,00**	**0,00**
SUMME	**2019**	**3.046.525,06**	**3.046.525,06**	**0,00**	**0,00**

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 307.765,73 (Vorjahr EUR 405.574,02) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die Abgrenzung von Aufwendungen.

Passive Rechnungsabgrenzung

Die passive Rechnungsabgrenzung zeigt einen Wert von EUR 425.076.074,56 (im Vorjahr EUR 427.707.905,84) und betrifft im Wesentlichen Vorauszahlungen des BMK für gemeinwirtschaftliche Leistungen.

Sonstige Angaben zur Bilanz

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE
Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat für folgende Gesellschaften gegenüber Banken Garantieerklärungen abgegeben.

GARANTIEERKLÄRUNG FÜR		HAFTUNGSHÖHE EUR	HAFTUNGSENDE
Rail Test & Research GmbH	**2020**	19.999.964,49	30.12.2029
	2019	19.999.979,71	30.12.2029
	2020	3.000.000,00	15.07.2030
	2019	0,00	
RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH	**2020**	615.082,94	31.03.2036
	2019	655.416,30	31.03.2036
	2020	355.000,00	31.12.2030
	2019	390.500,00	31.12.2030
SUMME	**2020**	**23.970.047,43**	
SUMME	**2019**	**21.045.896,01**	

VERPFLICHTUNGEN AUS DER NUTZUNG VON IN DER BILANZ NICHT AUSGEWIESENEN SACHANLAGEN
Die Verpflichtungen aus der Nutzung von in der Bilanz nicht ausgewiesenen Sachanlagen belaufen sich im nächsten Jahr auf EUR 693.020,27 (Vorjahr EUR 686.561,76) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 3.412.223,59 (Vorjahr EUR 3.387.206,48). Diese betreffen im Wesentlichen Mietverpflichtungen für die Büroräumlichkeiten.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse betragen EUR 10.817.678,86 (Vorjahr EUR 10.502.098,02).

Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes nach § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 1.451.214.703,70 (Vorjahr EUR 887.830.102,75) und gliedern sich wie folgt:

	2020 EUR	2019 EUR
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen	35,16	5.400,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	87.462,34	32.579,90
Übrige sonstige betriebliche Erträge	1.451.127.206,20	887.792.122,85
SUMME	**1.451.214.703,70**	**887.830.102,75**

ÜBRIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die übrigen betrieblichen Erträge betragen EUR 1.451.127.206,20 (Vorjahr EUR 887.792.122,85) und bestehen aus folgenden Positionen:

	2020 EUR	2019 EUR
Zuschüsse	1.451.126.847,36	887.787.175,68
Sonstige Erlöse	358,84	4.947,17
SUMME	**1.451.127.206,20**	**887.792.122,85**

Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen gliedern sich wie folgt:

	2020 EUR	2019 EUR
Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen VDV	1.451.126.847,36	887.787.175,68
Bezogene Leistungen Infra4	172.349,00	366.886,58
Bezogene Leistungen IKN	51.867,59	33.549,32
Bezogene Leistungen ATF	28.320,36	26.065,66
Bezogene Leistungen FVK	22.825,00	41.165,40
Kartenrohlinge	10.393,97	12.999,30
Bezogene Leistungen KLI.EN	0,00	10,82
SUMME	**1.451.412.603,28**	**888.267.852,76**

Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 6.708.124,15 um EUR 951.397,68 auf EUR 7.659.521,83 verändert.

AUFWENDUNGEN ANGESTELLTE

	2020 EUR	2019 EUR
Gehälter	5.694.635,23	4.952.845,42
Abfertigungen	9.458,13	13.067,99
Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	82.945,41	71.287,88
Aufwendungen für Altersversorgung	218.306,95	188.259,04
Gesetzlicher Sozialaufwand	1.070.752,07	929.029,49
Vom Entgelt abhängige Abgaben	416.966,40	369.755,65
Sonstige Sozialaufwendungen	166.457,64	183.878,68
SUMME	**7.659.521,83**	**6.708.124,15**

AUFWENDUNGEN FÜR ABFERTIGUNGEN UND LEISTUNGEN AN BETRIEBLICHE MITARBEITERVORSORGEKASSEN

	2020 EUR	2019 EUR
Dotierung Abfertigungsrückstellung	9.458,13	13.067,99
Beiträge an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	82.945,41	71.287,88
SUMME	**92.403,54**	**84.355,87**

Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN
Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 432.921,73 (Vorjahr EUR 600.425,04) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -167.503,31.

	2020 EUR	2019 EUR
Planmäßige Abschreibung immaterieller Vermögensgegenstände	236.859,56	243.260,36
Planmäßige Abschreibung Sachanlagen	196.013,17	356.825,61
Sofortabschreibung geringwertiger Vermögensgegenstände	49,00	339,07
SUMME	**432.921,73**	**600.425,04**

Sonstige betriebliche Aufwendungen

STEUERN, SOWEIT NICHT STEUERN VOM EINKOMMEN ODER ERTRAG
Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr auf EUR 7.235,12 (Vorjahr EUR 165.628,73) und gliedern sich wie folgt:

	2020 EUR	2019 EUR
sonstige Steuern und Abgaben	7.235,12	165.628,73
SUMME	**7.235,12**	**165.628,73**

ÜBRIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 2.520.100,60 (Vorjahr EUR 2.590.170,09) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -70.069,49. Die übrigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

Die im Geschäftsjahr anfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für die Prüfung des Jahresabschlusses EUR 9.500,00 (Vorjahr EUR 9.500,00).

	2020 EUR	2019 EUR
Instandhaltungen und Reparaturen	482.353,69	684.068,17
Reinigung durch Dritte	77.166,60	68.745,35
Versicherungen	51.496,25	49.571,80
Transporte durch Dritte	230,50	13.889,00
Reise- und Fahrtspesen, Diäten	38.389,21	78.866,89
Post- und Telefongebühren	109.657,03	118.738,72
Miet- und Pachtaufwand, Leasing	701.724,97	359.807,36
Energieverbrauch, Betriebskosten	151.839,00	108.038,36
Kfz-Kosten PKW	7.137,71	6.846,67
Sitzungsgelder Kommission § 48	23.710,00	26.320,00
Beigestelltes Personal	0,00	15.146,57
Aufsichtsratsvergütungen	36.577,36	45.936,42
Büromaterial	10.628,96	15.082,61
Aufwand für Fachliteratur und Zeitungen	34.399,51	34.265,71
Werbe- und Repräsentationsaufwand	55.716,75	95.351,66
Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand	601.446,56	700.603,13
Aus- und Fortbildung	73.092,16	72.493,31
Mitgliedsbeiträge	23.666,37	21.736,38
Spesen des Geldverkehrs	4.773,34	2.483,82
Verluste aus Anlagenabgängen	0,00	6.308,66
Sonstige betriebliche Aufwendungen	36.607,51	67.121,37
Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen	-512,88	-1.251,87
SUMME	**2.520.100,60**	**2.590.170,09**

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 35.146,46 (Vorjahr EUR 61.317,61) nieder. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR -26.171,15.

ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS

Die Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens gliedern sich wie folgt:

	2020 EUR	2019 EUR
Zinserträge aus Ausleihungen	5.679,64	7.833,44
davon aus verbundenen Unternehmen	5.679,64	7.833,44
SUMME	**5.679,64**	**7.833,44**

SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE
Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge gliedern sich wie folgt:

	2020 EUR	2019 EUR
Zinserträge	38.718,46	66.357,83
davon aus verbundenen Unternehmen	61.638,48	66.357,83
Zinserträge Swap	1.120.380,00	1.903.895,56
davon aus verbundenen Unternehmen	1.118.645,56	1.897.636,67
SUMME	**1.159.098,46**	**1.970.253,39**

AUFWENDUNGEN AUS FINANZANLAGEN
Mit 31.03.2021 wurde der Betreibervertrag der Tochtergesellschaft RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH mit Bayernhafen GmbH & Co KG bis 31.12.2022 verlängert. Da der weitere Geschäftsverlauf darüber hinaus noch nicht feststeht, wurde aus Vorsichtsgründen eine außerplanmäßige Abschreibung auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen. In Höhe der außerplanmäßigen Abschreibung von EUR 125.000,00 hat das BMK eine Zusage abgegeben, den Aufwand in voller Höhe zu tragen.

ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN
Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2020 EUR	2019 EUR
Haftungsentgelt	3.565,34	3.941,42
Zinsen für Bankkredite, Darlehen	5.686,30	8.932,24
Zinsaufwand Swap	1.120.380,00	1.903.895,56
davon an verbundene Unternehmen	1.728,33	6.265,00
SUMME	**1.129.631,64**	**1.916.769,22**

Bilanzgewinn

Der Jahresgewinn des Geschäftsjahres 2020 beträgt EUR 35.146,46 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -26.171,15 (Vorjahresergebnis EUR 61.317,61).

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrages aus dem Geschäftsjahr 2019 errechnet sich ein Bilanzgewinn von EUR 213.785,79.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (als Fixzinszahler) für eine Finanzierung der Rail Test & Research GmbH über ein Volumen von EUR 20.000.000,00 einen Zinsswap-Vertrag abgeschlossen.

Die Zeitwertermittlung erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market"-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag.

Die Bewertung hat zum Bilanzstichtag per 31.12.2020 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 8.242.410,20 (Vorjahr EUR 8.021.582,94) ergeben.

Im Jahresabschluss 2020 wird das Finanzderivat – wie im Vorjahr – nicht als Bewertungseinheit mit dem Fremdfinanzierungsgeschäft qualifiziert, und daher ist eine bilanzielle Berücksichtigung des negativen beizulegenden Zeitwertes in Form einer Drohverlustrückstellung in Höhe von EUR 8.243.000,00 (Vorjahr EUR 8.022.000,00) erforderlich.

Da die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (als Fixzinsempfänger) mit der Rail Test & Research GmbH ebenfalls eine Zinsswap-Vereinbarung zu den gleichen Bedingungen abgeschlossen hat, werden letztendlich allfällige finanzielle Folgen aus dem Zinsswap-Geschäft von der Rail Test & Research GmbH getragen, sodass sich für die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH keine ergebnismäßige Belastung ergibt.

Sonstige Angaben

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 98 (Vorjahr 89), davon 98 Angestellte (Vorjahr 89) und 0 Arbeiter (Vorjahr 0).

In den Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen sind nachfolgende Beträge für Mitglieder der Geschäftsführung und leitende Angestellte enthalten:

		SUMME EUR	MITGLIEDER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG EUR	LEITENDE ANGESTELLTE EUR	ANDERE ARBEITNEHMER EUR
Aufwendungen für Abfertigungen	**2020**	9.458,13	0,00	0,00	9.458,13
	2019	13.067,99	0,00	0,00	13.067,99
Betriebliche Mitarbeitervorsorge	**2020**	82.945,41	2.925,82	5.584,47	74.435,12
	2019	71.287,88	2.281,40	5.453,40	63.553,08
Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge)	**2020**	189.831,95	16.425,63	10.471,12	162.935,20
	2019	162.959,04	12.607,50	10.028,10	140.323,44
SUMME	**2020**	**282.235,49**	**19.351,45**	**16.055,59**	**246.828,45**
SUMME	**2019**	**247.314,91**	**14.888,90**	**15.481,50**	**216.944,51**

GESCHÄFTSFÜHRER DER GESELLSCHAFT SIND:

DI DR. ULRICH PUZ, MBA
(bis 30.04.2020)

DR. STEFAN WEISS, MBA
(seit 01.02.2020)

Die Vergütung der Geschäftsführer belief sich im Geschäftsjahr 2020 – ohne Berücksichtigung der unter Punkt 4.b. dargestellten Beträge – auf insgesamt EUR 201.958,90 (Vorjahr EUR 149.112,02).

DER AUFSICHTSRAT SETZTE SICH IM GESCHÄFTSJAHR 2020 AUS FOLGENDEN PERSONEN ZUSAMMEN:

SEKTIONSCHEF PROF. MAG. DR. GERHARD H. GÜRTLICH
(Vorsitzender bis 18.09.2020)

MINISTERIALRAT MAG. ROLAND SCHUSTER, MBA
(Vorsitzender ab 18.09.2020, Stellvertreter des Vorsitzenden bis 18.09.2020)

DI SONJA WIESHOLZER
(Stellvertreterin des Vorsitzenden ab 18.09.2020)

MINISTERIALRAT MAG. BERNHARD BAUER

DI DR. EVA-MARIA EICHINGER-VILL
(bis 18.09.2020)

DI MARTINA GURA, BED
(Mitglied ab 18.09.2020)

STEFANIE PEER, PHD
(Mitglied ab 18.09.2020)

DI HANS-JÜRGEN SALMHOFER
(Mitglied ab 18.09.2020)

BERNHARD THEMESSL
(bis 18.09.2020)

MAG. TERESA TRATTNER-HOBIGER
(bis 18.09.2020)

PATRYCJA FEICHTER, BSC

PETER CALLIESS

MAG. MARTINA LEW-SCHLAPSCHY

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden im Berichtsjahr keine Vorschüsse oder Kredite gewährt. Im Geschäftsjahr sind Bezüge von Aufsichtsratsmitgliedern in Höhe von EUR 36.100,00 (Vorjahr EUR 36.900,00) entstanden.

Verbundene Unternehmen

RAIL TEST & RESEARCH GMBH, WIEN
Anteil am Stammkapital: 100 %, Negatives Eigenkapital EUR -3.554.865,44 (Vorjahr EUR -3.345.970,82); Jahresfehlbetrag 2020 EUR 208.894,62 (Vorjahr Jahresfehlbetrag EUR 827.432,70)

ROLA REGENSBURG PROJEKTGESELLSCHAFT MBH, REGENSBURG
Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 126.103,49 (Vorjahr EUR 112.616,63); Jahresüberschuss 2020 EUR 13.486,86 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 12.068,45)

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die im Jahresabschluss nicht berücksichtigt sind

Per 01.05.2021 werden die bisher von der Gesellschaft wahrgenommenen Zuständigkeiten für die Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer und die Führung der Fahrerlaubnisregister an das BMK übertragen.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung wird der Generalversammlung vorschlagen, den Bilanzgewinn in Höhe von EUR 213.785,79 (Vorjahr EUR 178.639,33) auf neue Rechnung vorzutragen.

Angaben über Beziehungen des Unternehmens zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Aufgaben der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH sind insbesondere in § 3 Abs. 1 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geregelt, wobei der dort definierte Umfang der Tätigkeiten durch die Übertragung weiterer Aufgaben durch die Vertreterin des Eigentümers Republik Österreich, die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), erweitert werden kann, was in der Vergangenheit auch geschehen ist. Somit besteht ein überwiegender Teil der Leistungsbeziehungen der Gesellschaft mit dem BMK. Dafür erhält die Gesellschaft einen leistungsgerechten Aufwandsersatz, entweder aufgrund konkreter Leistungsvereinbarungen mit dem BMK (wie z. B. über die Abwicklung von Förderprogrammen, die Wahrnehmung der Aufgabe einer Zuweisungsstelle gemäß dem 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 oder die Verwaltung von Registern wie dem Fahrzeug-Einstellungsregister) oder als Basisfinanzierung aufgrund der gesetzlichen Kostentragungspflicht des Bundes gemäß § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz. Die Umsatzerlöse daraus beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 auf EUR 9.378.393,23 (Vorjahr EUR 9.319.495,46).

Mit den Tochtergesellschaften Rail Test & Research GmbH und RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH bestehen jeweils Dienstleistungsvereinbarungen über die Erbringung administrativer Tätigkeiten durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (wie Buchhaltung und Controlling, Managementleistungen etc.). Die Erlöse daraus belaufen sich für das Geschäftsjahr 2020 auf in Summe EUR 128.620,48 (Vorjahr EUR 126.098,52). Weiters bestehen Cash-Pooling-Vereinbarungen über die gemeinsame Verwaltung liquider Mittel und die damit verbundene marktübliche Verzinsung von Forderungen bzw. Verbindlichkeiten verbundener Unternehmen.

Die Gesellschaft hat für die Rail Test & Research GmbH Haftungen für bestehende Finanzierungen übernommen, wofür der Rail Test & Research GmbH ein marktübliches Haftungsentgelt in Höhe von EUR 52.552,50 (Vorjahr EUR 46.131,94) verrechnet wird.

Die Republik Österreich stellte der Gesellschaft aufgrund einer zur Aufnahme eines Darlehens gewährten Bundeshaftung im Geschäftsjahr 2020 ein Haftungsentgelt von EUR 3.565,34 (Vorjahr EUR 3.941,42) in Rechnung.

Wien, am 23. April 2021

Dr. Stefan Weiss, MBA

Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB

der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2020.

Struktur der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und Angaben über Beteiligungen

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH („SCHIG mbH“) besteht als Gesellschaft seit 24 Jahren und wurde im November 1996 als Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH gegründet. Im Zuge der ÖBB-Reform 2005 ist der Finanzierungsbereich der SCHIG mbH zu den ÖBB transferiert worden. Die SCHIG mbH wurde gem. § 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF per 1. Jänner 2005 als „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ neu gegründet (Abspaltung zur Neugründung).

Aufgrund des Fachwissens der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie durch die kontinuierliche Erweiterung ihrer Expertise hat sich die SCHIG mbH seit ihrer Neupositionierung im Sinne des gesetzlichen Auftrages u. a. zu einem Spezialisten für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Abwicklung von Förderungen, der Mittelverwendungskontrolle im Eisenbahnwesen und der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen entwickelt. Das Know-how, über welches die SCHIG mbH im Bereich Mobilität verfügt, wird sowohl dem Bund (BMK) als auch Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen zur Verfügung gestellt.

DIENSTLEISTUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT MITTELVERWENDUNGSKONTROLLE UND IM RAHMEN DER PROJEKTABWICKLUNG

Die SCHIG mbH unterstützt den Eigentümer, die Republik Österreich (BMK), bei der Durchsetzung von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit beim Einsatz öffentlicher Mittel. Die Beauftragung der entsprechenden Prüftätigkeiten erfolgt im Rahmen des gesetzlichen Auftrages.

Die Tätigkeiten umfassen folgende Bereiche:

- **Zeitnahe Überprüfung (in kostenmäßiger, terminlicher und qualitativer Hinsicht) von Eisenbahnbauprojekten;**
- **Spezialprüfungen von Projekten oder Teilprojekten im Infrastrukturbereich;**
- **Abrechnungskontrolle von gewährten Zuschüssen der Europäischen Kommission für das transeuropäische Verkehrsnetz (CEF);**
- **Mitwirkung bei der Erstellung und Weiterentwicklung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz sowie die Kontrolle der Einhaltung dieser Zuschussverträge;**
- **Betreiben einer akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle (Benannten Stelle oder Notified Body) auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens;**
- **Durchführung von Sachverständigentätigkeiten gemäß österreichischem Eisenbahnrecht und Seilbahnrecht.**

Als zentrale Aufgabe im Auftrag der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie obliegt der SCHIG mbH gem. § 3 Abs. 1 Z 9 SCHIG der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Zusammenhang mit § 7 ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204 und deren Abwicklung. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets agiert die SCHIG mbH seit Dezember 2019 (teilweise bereits seit Dezember 2018) ebenfalls als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle des Gesamtangebots der von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen gemäß §§ 7 und 13 des ÖPNRV-G 1999.

Weiters ist die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle für Förderprogramme des BMK (Anschlussbahn- und Terminalförderungen, Beihilfenprogramm für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen, Urbane E-Mobilität, Mikro-ÖV, Intermodale Schnittstelle Radverkehr [ISR], Innovationsförderung Kombinierter Verkehr, Logistikförderung, Förderprogramm Rechtsabbiegeassistent) sowie für die Förderprogramme zur Umsetzung des nationalen Aktionsplanes „Intelligente Verkehrssysteme (IVS)“ tätig.

DIENSTLEISTUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER LIBERALISIERUNG DES EISENBAHNWESENS

Im Rahmen der Liberalisierung des Eisenbahnwesens ist sowohl von europäischer als auch nationalstaatlicher gesetzlicher Seite eine unabhängige Stelle gefordert. Derzeit werden folgende Aufgaben und Tätigkeiten im Sinne der Liberalisierung des österreichischen Eisenbahnwesens von der SCHIG mbH übernommen:

- → **Durchführung der Fahrzeugcodevergabe;**
- → **Führung des Einstellungsregisters;**
- → **Tätigkeit als Trassenzuweisungsstelle und Entgelterhebende Stelle für Privatbahnen;**
- → **Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr;**
- → **Führung des Fahrerlaubnisregisters und Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer.**

DIE SCHIG MBH FÜHRT ZWEI TOCHTERGESELLSCHAFTEN ZUR UMSETZUNG VON PPP-PROJEKTEN

Die **Rail Test & Research GmbH (RTR)** besitzt mit dem Klima-Wind-Kanal in Wien die weltweit einzige Anlage, in der Tests an Schienenfahrzeugen unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen durchgeführt werden können. Als Private Partner fungiert die Betreibergesellschaft Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH. Um die effektive Nutzungskapazität der Anlage zu erhöhen, wurde im Jahr 2020 mit der Errichtung einer dritten Vorbereitungshalle sowie dem Um- bzw. Zubau der Steuerwarte begonnen; die Fertigstellung ist für das Jahr 2021 vorgesehen. Mit Investitionskosten von rd. EUR 3,0 Mio. ist zu rechnen.

Die **RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (Rollende Landstraße – RoLa)** hat mit dem RoLa-Standort Regensburg das erste grenzüberschreitende PPP-Projekt dieser Art für die SCHIG mbH realisiert. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH. Der operative Betrieb der RoLa-Verbindung Trento–Regensburg wurde vorläufig eingestellt. Am Aufbau einer neuen RoLa-Zugverbindung bzw. einer Neuaufstellung des Geschäftsmodells wird gearbeitet.

Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

GESAMTWIRTSCHAFTLICHES UMFELD, MARKTUMFELD UND TRENDS

Die durch das Coronavirus (SARS-CoV-2) und die davon hervorgerufene Covid-19-Erkrankung verursachte Pandemie hat zum Ende des Jahres 2020 die betroffenen Volkswirtschaften stark in Mitleidenschaft gezogen. Die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2020 war daher vornehmlich durch die gesundheitspolitischen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie bestimmt. Die damit einhergehende Unsicherheit über die mittelfristige Entwicklung hat auch in den wirtschaftlichen Prognosen ihren Niederschlag gefunden.

Laut Pressemitteilung der Statistik Austria vom 5. März 2021[1] ist das reale BIP laut vorläufiger Berechnungen zur Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung im Jahr 2020 aufgrund der Pandemie um -6,6 % zurückgegangen. Die Gründe dafür liegen in den Auswirkungen der gesundheitspolitischen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, die in den meisten Bereichen der Wirtschaft zu massiven Einbrüchen geführt haben.

In ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2020 bis 2023 vom Dezember 2020[2] ging die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) bereits von einem Rückgang des realen BIP für 2020 gegenüber dem Vorjahr 2019 aus. Die durch die gesundheitspolitischen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie (wiederholte Lockdowns) ausgelöste Rezession konnte durch wirtschaftspolitische Gegensteuerung zwar abgefedert werden, jedoch waren vor allem privater Konsum und Exportwirtschaft in Österreich extrem stark betroffen.

Für das Jahr 2021 prognostiziert die OeNB im Dezember 2020 ein Wachstum des realen BIP von 3,6 %. In dieser Projektion, der die Annahmen zugrunde liegen, die für die Prognosen aller nationalen Zentralbanken des Eurosystems gelten, wird von einem kräftigen konjunkturellen Aufholprozess unter der Annahme ausgegangen, dass die gesundheitspolitischen Maßnahmen im ersten Halbjahr 2021 schrittweise auslaufen und bis zum Jahresbeginn 2022 eine medizinische Lösung in Form einer weitgehenden Durchimpfung der Bevölkerung erfolgreich umgesetzt werden konnte. Dies unterstellt, dass der wirtschaftliche Erholungsprozess im Jahr 2021 noch gedämpft vor sich gehen wird.

Die österreichische Exportwirtschaft, die von den Auswirkungen der Pandemie im Jahr 2020 massiv getroffen wurde, wird annahmegemäß im Jahr 2021 durch die Konjunkturerholung in den Exportzielländern wieder dynamisch wachsen. Dies gilt auch für die Konsumnachfrage privater Haushalte, die – nach dem Einbruch im Jahr 2020 – im Jahr 2021, gestützt auch durch die Maßnah-

[1] Korrigierte Pressemitteilung 12.461-052/21 (5. März 2021): http://pic.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=125514, abgerufen am 9. April 2021

[2] Gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2020 bis 2023 (Dezember 2020): https://www.oenb.at/dam/jcr:2ae68b72-0777-40b7-97a2-69be576625c9/prognose_dez_20.pdf, abgerufen am 25. Februar 2021

men der öffentlichen Hand, wieder wachsen sollte. Für Bauinvestitionen im Bereich Nichtwohnbau prognostiziert die OeNB sogar ein Wachstum von 6,3 % im Jahr 2021, da mit einer medizinischen Lösung im Laufe dieses Jahres die Unsicherheit über die weitere wirtschaftliche Entwicklung in Österreich sinken und damit jener Faktor, der die Investitionsbereitschaft besonders stark gedämpft hat, an Bedeutung verlieren wird. Für das Jahr 2022 wird von der OeNB ein BIP-Wachstum von 4,0 % angenommen. Da diese von der OeNB erstellte Prognose noch stark vom tatsächlichen Verlauf der Pandemie und den damit zusammenhängenden Maßnahmen abhängt, wurden Szenarien zur Basisprognose erstellt. Aus derzeitiger Sicht ist das Szenario wahrscheinlicher, dass die einschränkenden Maßnahmen erst bis zur Jahresmitte 2021 schrittweise gelockert werden können und eine ausreichende Durchimpfungsrate erst bis zur Mitte des Jahres 2022 erreicht wird. Anders als in der Basisprognose kommt es daher zu einer schleppenden Erholung in den Jahren 2021 (+0,4 %) und 2022 (+3,3 %).

Auch das WIFO prognostizierte für 2020 einen starken Einbruch des realen BIP. Für das Jahr 2021 ist die vordringlichste Aufgabe der Politik, die gesundheitliche Krise zu beenden, damit die Belastung für die öffentlichen Haushalte einzudämmen und Strukturprobleme, die die nachhaltige Entwicklung des öffentlichen Sektors gefährden, zu lösen. Auch das WIFO erstellt aufgrund der inhärenten Unsicherheit keine kurz- und mittelfristigen Prognosen, sondern ersetzt diese durch Szenarien bzw. werden die Prognosen mit Alternativszenarien ergänzt.

In dem für die SCHIG mbH relevanten Bausektor führten die Auswirkungen der Pandemie im Jahr 2020 ebenfalls zu einem abrupten Einbruch der Wirtschaftsaktivität, da Baustellen geschlossen werden mussten und Bauinvestitionen verschoben wurden. Am wenigstens betroffen davon war der Tiefbausektor, wobei Investitionen vor allem in die Verkehrsinfrastruktur den Abschwung dämpften. Der Tiefbau in Europa weist auch für den Zeitraum 2021 bis 2023 mit Wachstumsraten von etwa 4,0 % p. a. deutlich günstigere Prognosen als der übrige Bausektor auf. Für den Tiefbausektor in Österreich ist ein derartiges Wachstum nicht zu erwarten, es werden aber Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, von der der Sektor in vergangenen Jahren stark profitierte, auch weiterhin ein wesentlicher Wachstumstreiber bleiben. Insbesondere der Bahnbereich wirkt hier stabilisierend. Laut aktuellem Rahmenplan für den Schienenverkehr sind auch für die kommenden Jahre weitere Investitionssteigerungen geplant.[3]

Am 26. März 2021 hat das WIFO eine aktualisierte Prognose veröffentlicht. Es werden zwei Szenarien unterschieden, ein „Öffnungsszenario“ und ein – aus derzeitiger Sicht wahrscheinlicheres – „Lockdownszenario“, welches von einer Schließung des Handels im April 2021 und einer weiterhin verzögerten Öffnung von Gastronomie und Veranstaltungen ausgeht. Der neuerliche Lockdown würde die Wirtschaftsaktivität und damit das BIP-Wachstum im Jahr 2021 deutlich dämpfen, durch die verzögerte Erholung wäre das Wachstum 2022 lt. Einschätzung des WIFO allerdings entsprechend kräftiger. In diesem Szenario beträgt der Zuwachs 2021 daher 1,5 % und 2022 4,7 %.[4]

Das IHS erwartet in seiner Prognose vom 26. März 2021 für die Jahre 2021 und 2022 ein Wachstum der österreichischen Wirtschaft von 2,6 % bzw. 4,3 %. Verzögert sich die Belebung der Wirtschaft, etwa aufgrund weiterer Lockdowns, würde das Wachstum im Jahr 2021 nur 2,0 % betragen.[5]

Mit Beschluss des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember 2016 wurde das 4. Eisenbahnpaket verabschiedet, welches unter anderem die Anpassung der Struktur der Eisenbahnunternehmen der EU (Änderung der RL 2012/34/EU) sowie die Marktöffnung des inländischen Personenverkehrs beinhaltet. Die geplante Marktöffnung und Liberalisierung der gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsdienste (Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) führt zu einer nunmehr bevorzugten Wahl der wettbewerblichen Vergabe von Schienenpersonenverkehrsdiensten. Allerdings wird auch künftig eine auf gewissen Leistungsindikatoren basierende Möglichkeit der Direktvergabe bestehen. Diese Regelungen sollen zur Entstehung eines sozial verträglichen und für Eisenbahnkundinnen und -kunden nützlichen Wettbewerbs führen. Im Lichte dieser Änderungen des 4. Eisenbahnpakets, welche sukzessive bis 2023 in Kraft treten werden, wurden vonseiten des Bundes sowie der Länder als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensteverträge für den Zeitraum 2019 bis 2028 bzw. 2020 bis 2029/2034 sowie ab 2021 dementsprechend vorbereitet.

[3] WIFO-Monatsberichte 2021, 94 (1), S. 4 ff.; 94 (2), S. 96 ff.

[4] WIFO-Prognose für 2021 und 2022: Verzögerte Erholung bei erneutem Lockdown (26. März 2021): https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=67028&mime_type=application/pdf, abgerufen am 8. April 2021

[5] Prognose der österreichischen Wirtschaft 2021–2022 (26. März 2021): https://www.ihs.ac.at/fileadmin/public/2016_Files/Documents/2021/Prognose_Maerz/ihs-prognose-maerz-2021-kurzfassung-wirtschaftsausblick-konjunkturerholung-corona-pandemie.pdf, abgerufen am 9. April 2021

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der SCHIG mbH beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 10,8 Mio. (Vj. rd. EUR 10,5 Mio.), pro beschäftigter Person bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 98 Personen (Vj. 89 Personen) einen Betrag von rd. TEUR 110 (Vj. rd. TEUR 118). Dies entspricht einem Anstieg der Umsatzerlöse der SCHIG mbH um rd. TEUR 316 oder rd. 3,0 % gegenüber dem GJ 2019. Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes laut § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

ERTRAGSLAGE

Seit dem Jahr 2010 unterstützt die SCHIG mbH das BMK bei der Neugestaltung der Verkehrsdiensteverträge für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Mit Beginn des Jahres 2020 liefen die letzten VDV der ersten Generation (in Kraft ab 2010 bzw 2011) aus. Am 26. November 2018 (VDV SPNV Vorarlberg) und 7. Dezember 2018 (VDV SPNV Steiermark und VDV SPNV Kärnten) konnte die SCHIG mbH für die Bundesländer Vorarlberg, Steiermark und Kärnten erfolgreich Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-PV AG über das zuvor von Bund und jeweiligem Bundesland gemeinsam festgelegte Gesamtangebot für den Zeitraum 2019 bis 2028 abschließen. Am 29. November 2019 (VDV SPFV), 10. Dezember 2019 (VDV SPNV Tirol) und am 12. Dezember 2019 (VDV SPNV Oberösterreich und VDV SPNV Salzburg) konnte die SCHIG mbH für den Schienenpersonenfernverkehr sowie für die Bundesländer Tirol, Oberösterreich und Salzburg erfolgreich Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-PV AG, über das zuvor von Bund und jeweiligem Bundesland gemeinsam festgelegte Gesamtangebot für den Zeitraum 2020 bis 2029/2034 (SPFV) abschließen. Weiters wurde am 12. Dezember 2019 von der SCHIG mbH ein weiterer Verkehrsdienstevertrag mit der Montafonerbahn AG abgeschlossen, welcher bis 2028 gültig ist. Die Abwicklung dieser Verträge samt den Verkehrsplanungsarbeiten im Fernverkehr erfolgt ebenfalls durch die SCHIG mbH.

Darüber hinaus wurde aufgrund des Vertragsendes des Verkehrsdienstevertrages im Dezember 2019 vom BMK am 5. Dezember 2019 in der Ostregion eine Notmaßnahme gemäß Artikel 5 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergriffen, um eine mögliche Unterbrechung der Verkehrsdienste zu verhindern. Mit 13. Dezember 2020 wurde diese Notbeauftragung durch das Inkrafttreten des Verkehrsdienstevertrages für die Ostregion mit einer Laufzeit bis Dezember 2029 abgelöst. Im Dezember wurden ebenfalls Verkehrsdiensteverträge für die Strecken Graz Hbf – Lieboch/Hengsberg – Wies-Eibiswald, Graz Hbf – Köflach und Wien Hbf – Ebenfurth – Sopron – Deutschkreutz für den Zeitraum Dezember 2020 bis 2030 unterschrieben. Ebenfalls unterzeichnet wurde der Verkehrsdienstevertrag für die Strecke Jenbach – Mayerhofen im Zillertal, der eine Laufzeit bis Dezember 2023 hat, der jedoch zusätzlich um höchstens zwei Jahre verlängert werden kann. Zur Abstimmung des Gesamtangebots im Schienenpersonennahverkehr in den jeweiligen Regionen bzw. zur Planung des Fahrplanangebots im Schienenpersonenfernverkehr gingen diesen VDV-Abschlüssen umfangreiche Verkehrsplanungsarbeiten in der SCHIG mbH voraus. Der Abschluss und die Abwicklung all dieser Verträge erfolgt durch die SCHIG mbH.

Infolge der im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie (ab 16. März 2020) von der österreichischen Bundesregierung ergriffenen Notmaßnahmen ist der bisher auf den Strecken zwischen den Verkehrsstationen Salzburg bzw. Passau – (Wels) – Wien bzw. darüber hinaus Flughafen eigenwirtschaftlich geführte Schienenpersonenfernverkehr von den Betreibern ÖBB-PV AG und Westbahn Management GmbH eingestellt worden bzw. drohte die Einstellung. Zur Wiederherstellung und Aufrechterhaltung einer in diesen Relationen erforderlichen Grundversorgung mit Schienenpersonenverkehrsleistungen, beauftragte die SCHIG mbH aufgrund einer vom BMK als zuständige Behörde getroffenen Notmaßnahme auf Grundlage des Artikels 5 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen. Die Notvergabe hatte eine ursprüngliche Laufzeit von April bis Oktober 2020, wurde jedoch bis zumindest Juli 2021 verlängert. Der Abschluss und die Abwicklung dieser beiden Notvergaben erfolgte durch die SCHIG mbH.

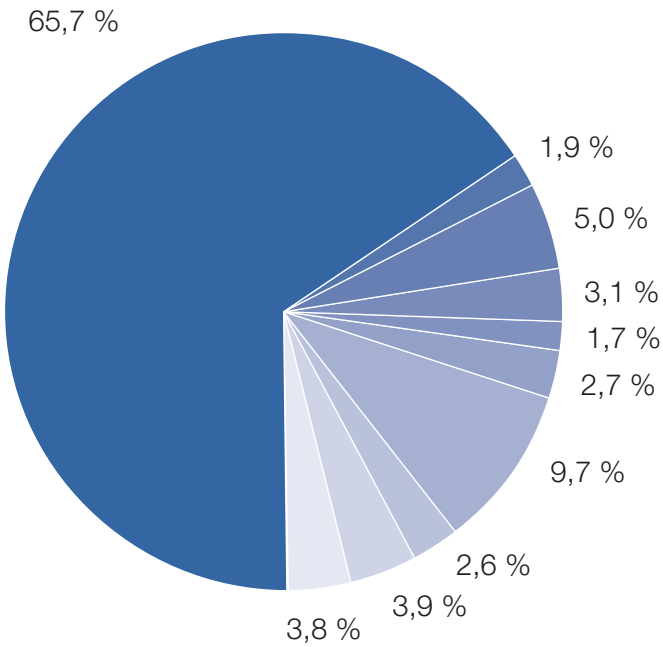
In Summe betrug der damit im Vertragsjahr 2020 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH ca. 107,6 Mio. Zug-Kilometer. Dabei handelt es sich um Schienenpersonenverkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet sowie ergänzende Leistungen im Fernverkehr, die ebenfalls aufgrund gemeinwirtschaftlicher Zielsetzungen beauftragt werden. Im Vertragsjahr 2020 wendeten der Bund sowie die jeweiligen Bundesländer für die bestellten Verkehrsleistungen im Wege der SCHIG mbH ohne Berücksichtigung etwaiger Leistungsstörungen und der Ergebnisse des Qualitätsmanagements insgesamt rd. EUR 1,4 Mrd.[6] auf. Dieser Betrag ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie in den Aufwendungen für bezogene Leistungen der SCHIG mbH enthalten.

[6] Planwert

Der nachfolgende Überblick über die Betriebsleistung im GJ 2020 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.

Auch im GJ 2020 wurde weiterhin an der Verbesserung der Abwicklungseffizienz gearbeitet. Der Personalaufwand verzeichnete im Berichtsjahr mit rd. EUR 7,7 Mio. (Vj. EUR 6,7 Mio.) einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr, der durchschnittliche Personalaufwand pro beschäftigter Person der SCHIG mbH im Berichtsjahr erhöhte sich leicht auf rd. TEUR 78 (Vj. rd. TEUR 75). Die durchschnittliche Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stieg um neun Personen von 89 auf 98 im GJ 2020.

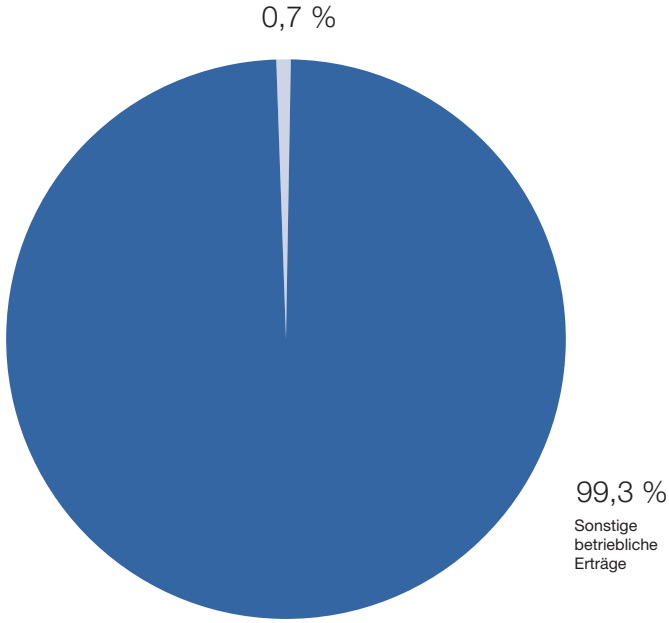
ÜBERSICHT BETRIEBSLEISTUNG 2020



65,7 %	Erlöse BMK
1,9 %	Erlöse ATF
5,0 %	Erlöse Infra 4
3,1 %	Erlöse Notified Body + TB
1,7 %	Erlöse Register FE
2,7 %	Erlöse Seilbahnsachverständige
9,7 %	Erlöse Abwicklung VDV
2,6 %	Erlöse Abwicklung SGV
3,9 %	Erlöse Arbeitskräfteüberlassung
3,8 %	Sonstige Erlöse*

*Sonstige Erlöse:

1,2 %	*Managementfee*
0,8 %	*IKV*
0,6 %	*Register FZ*
0,5 %	*Sonstige Erlöse*
0,3 %	*Europäische Kommission*
0,2 %	*KLIEN*
0,2 %	*Rechtsabbiegeassistent*
0,1 %	*E-Mobilität*

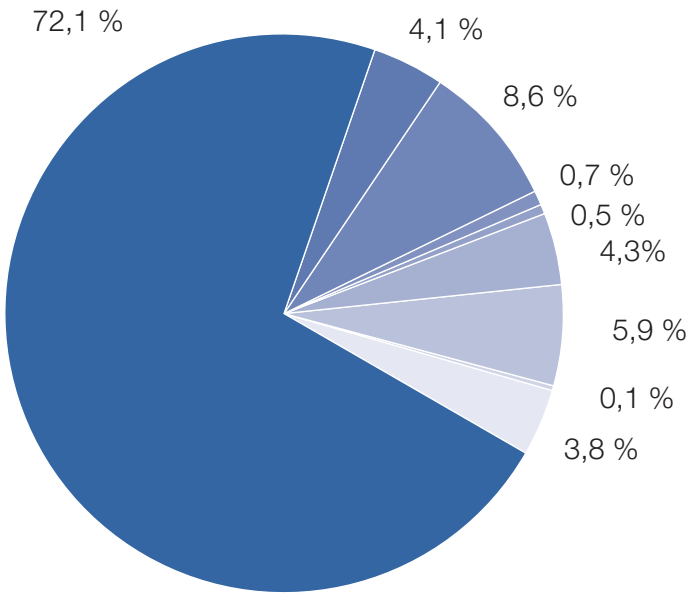


0,7 %

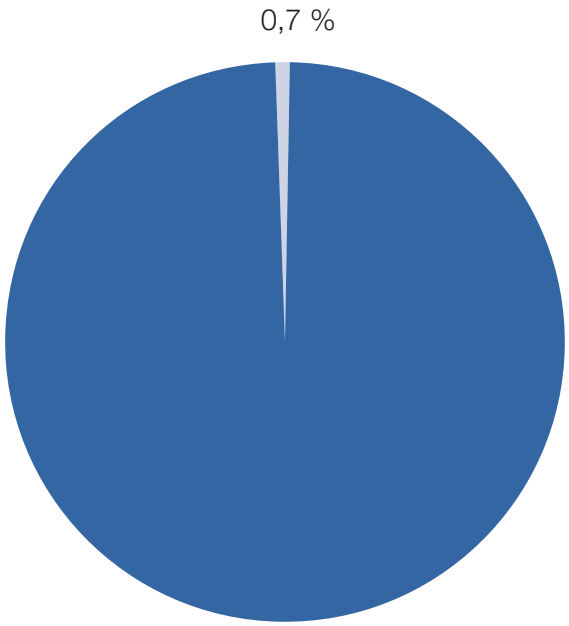
Umsatzerlöse

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der neu abgeschlossenen Verkehrsdiensteverträge im Berichtsjahr insgesamt auf rd. EUR 1.451,4 Mio. (Vj. rd. EUR 888,3 Mio.). Die Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen stieg mit rd. 99,3 % im GJ 2020 gegenüber dem Vorjahr (98,9 %) an.

ÜBERSICHT AUFWENDUNGEN 2020



4,1 %	Abschreibung
8,6 %	Raumkosten inkl. Reinigung
0,7 %	Aus- und Fortbildungsaufwand
0,5 %	Reise- und Fahrtspesen, Fuhrpark
4,3 %	IT-Betrieb und -Wartung
5,9 %	Rechts- und Beratungsaufwand
0,1 %	Steuern, Gebühren
3,8 %	Übriger sonst. Aufwand
72,1 %	Personalaufwand



0,7 %
davon

ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Ergebnis vor Steuern (entspricht dem Finanzergebnis) von rd. TEUR 35 (Vj. rd. TEUR 61). Das EBIT 2020 betrug rd. TEUR 44 (Vj. rd. TEUR 74) und ging damit gegenüber dem Jahr 2019 um rd. 40,2 % zurück. Ausschlaggebend dafür waren die Auswirkungen der Verrechnung von Negativzinsen auf Guthaben durch die Geschäftsbanken. Im Geschäftsjahr 2017 wurde der Ausweis der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Zinsswap geändert, seither werden diese unsaldiert im Finanzergebnis gezeigt. Die aus dem Zinsswap resultierenden Zinsaufwendungen wurden dem Fachgutachten KFS/BW 3 der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer entsprechend bei der Ermittlung des EBIT aufgrund ihrer außerordentlichen Bedeutung dem Ergebnis vor Steuern nicht hinzugerechnet.

Die Umsatzrentabilität ging im GJ 2020 auf rd. 0,4 % (Vj. rd. 0,7 %) zurück. Durch den Rückgang des Finanzergebnisses sank auch die Eigenkapitalrentabilität im GJ 2020 auf rd. 0,4 % (Vj. rd. 0,6 %) ab.

	2020	2019	VERÄNDERUNG
EBIT (in TEUR)	44	74	-30
EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) (in %)	0,4 %	0,7 %	-0,3 %
Ergebnis vor Steuern (in TEUR)	35	61	-26
Eigenkapitalrentabilität (Ergebnis vor Steuern/Eigenkapital) (in %)	0,4 %	0,6 %	-0,3 %

STRUKTUR DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung der SCHIG mbH hat sich im GJ 2020 gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich nicht wesentlich verändert; maßgeblichster Einflussfaktor ist die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen aus bezogenen Leistungen im Zusammenhang mit den Verkehrsdienstleistungsverträgen. Das Finanzergebnis ging mit TEUR 35 gegenüber dem Jahr 2019 deutlich zurück.

	2020 TEUR	%	2019 TEUR	%	VERÄNDERUNG TEUR
Umsatzerlöse	10.818	0,7 %	10.502	1,2 %	316
Sonstige betriebliche Erträge	1.451.215	99,3 %	887.830	98,8 %	563.385
Betriebsleistung	1.462.032	100,0 %	898.332	100,0 %	563.700
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.451.413	99,3 %	888.268	98,9 %	563.145
Personalaufwand	7.660	0,5 %	6.708	0,7 %	951
Abschreibungen	433	0,0 %	600	0,1 %	-168
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.527	0,2 %	2.756	0,3 %	-228
Gesamtaufwand	1.462.032	100,0 %	898.332	100,0 %	563.700
Betriebsergebnis	0	0,0 %	0	0,0 %	0
Finanzergebnis	35	0,0 %	61	0,0 %	-26
Ergebnis vor Steuern	35	0,0 %	61	0,0 %	-26

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Der starke Anstieg der Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 623,7 Mio. resultiert weitestgehend aus den Auswirkungen der Verkehrsdiensteverträge auf die entsprechenden Positionen des Nettoumlaufvermögens. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen (Anlagenintensität) ging aufgrund des Anstiegs der Bilanzsumme auf 0,9 % (Vj. 1,2 %) zurück. Der Anlagendeckungsgrad I lag bei 170,8 % (Vj. 155,6 %), der Anlagendeckungsgrad II bei 340,1 % (Vj. 309,7 %).

ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE	31.12.2020	31.12.2019	VERÄNDERUNG
Bilanzsumme (in TEUR)	623.650	551.644	72.006
Anlagenintensität (in %)	0,9 %	1,2 %	-0,2 %
Anlagendeckungsgrad I (in %)	170,8 %	155,6 %	15,2 %
Anlagendeckungsgrad II (in %)	340,1 %	309,7 %	30,5 %
Eigenmittelquote nach URG (in %)	1,6 %	1,8 %	-0,2 %

ENTWICKLUNG DER BILANZSTRUKTUR

	31.12.2020 TEUR	STRUKTUR 2020	31.12.2019 TEUR	STRUKTUR 2019	VERÄNDERUNG TEUR
Langfristiges Vermögen	13.382	2,1 %	15.298	2,8 %	-1.916
Kurzfristiges Vermögen	610.268	97,9 %	536.346	97,2 %	73.922
Bilanzsumme	623.650	100,0 %	551.644	100,0 %	72.006
Eigenkapital	9.981	1,6 %	9.946	1,8 %	35
Langfristiges Fremdkapital	9.894	1,6 %	9.851	1,8 %	43
Kurzfristiges Fremdkapital	603.774	96,8 %	531.846	96,4 %	71.928

Das Nettoumlaufvermögen ist zum 31. Dezember 2020 gegenüber dem Vorjahr auf rd. EUR 6,5 Mio. (Vj. rd. EUR 4,5 Mio.) angestiegen.

Die Eigenmittelquote nach § 23 URG beträgt zum 31. Dezember 2020 rd. 1,6 % (Vj. rd. 1,8 %), was bedeutet, dass der im § 22 leg cit festgelegte Schwellenwert von 8,0 % unterschritten wurde. Die fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß § 24 URG ist – wie im Vorjahr – nicht ermittelbar. Im Ergebnis liegen jedoch die Voraussetzungen für die Vermutung eines Reorganisationsbedarfes im Sinne des § 22 Abs. 1 Z 1 leg cit nicht vor, da zum Bilanzstichtag die liquiden Mittel der SCHIG mbH deren Verbindlichkeiten deutlich überstiegen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Free Cashflow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 48,8 Mio. (Vj. rd. EUR 150,5 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung des Fonds der liquiden Mittel sank von rd. EUR 150,3 Mio. im Vorjahr auf rd. EUR 48,6 Mio. im GJ 2020 ab. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Forderungen, der Verbindlichkeiten sowie der passiven Rechnungsabgrenzung, welche im Zusammenhang mit den Verkehrsdiensteverträgen stehen.

AUSZUG AUS DER KAPITALFLUSSRECHNUNG

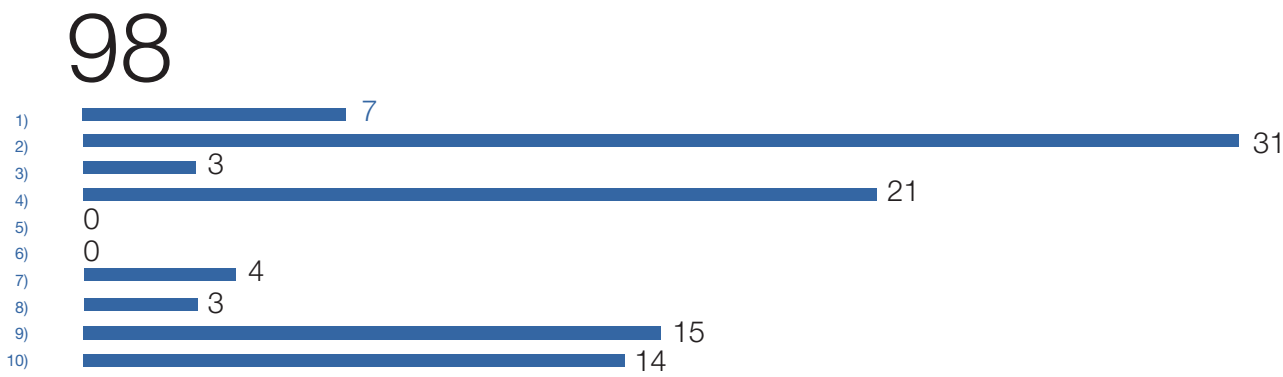
	2020 TEUR	2019 TEUR	VERÄNDERUNG TEUR
Kapitalfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	48.827	151.531	-102.704
Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit	-8	-1.070	1.062
Free Cashflow	48.819	150.461	-101.642
Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-187	-188	0
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	48.632	150.273	-101.642
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	507.652	357.379	150.273
Liquide Mittel am Jahresende	556.284	507.652	48.632

PERSONALBERICHT

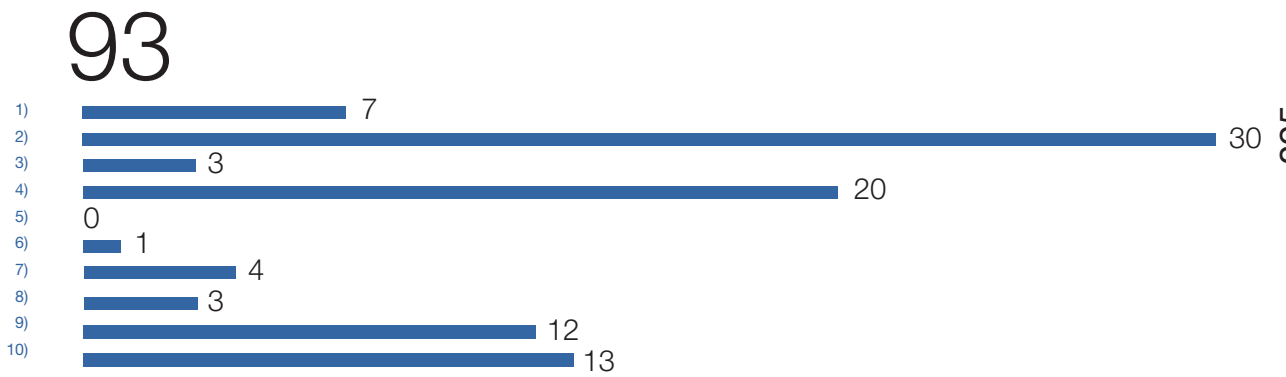
Der Personalstand (Angestellte) zum 31. Dezember 2020[7] der SCHIG mbH setzt sich – nach Abteilungen – wie folgt zusammen:

Aufgrund einer Änderung in der Aufbauorganisation wurde im Jahr 2019 die Abteilung Administration & IT in die beiden Unternehmensbereiche „Legal, HR, Procurement“ und „Information Technology und Facility Management“ aufgeteilt.

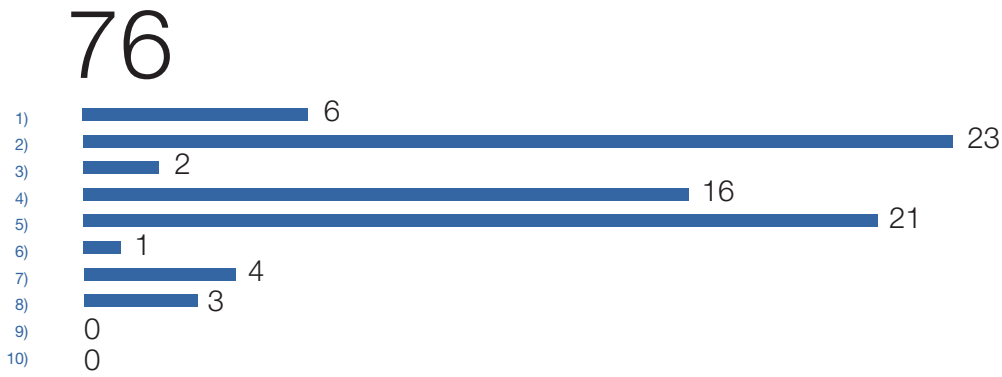
BILANZSTICHTAG 31.12.2020
ANZAHL



BILANZSTICHTAG 31.12.2019
ANZAHL



BILANZSTICHTAG 31.12.2018
ANZAHL



1) Eisenbahninfrastruktur Services
2) Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle
3) Seilbahnsachverständige
4) Infrastrukturkontrolle und Notified Body
5) Administration & IT
6) Beteiligungsmanagement
7) Finanzen & Controlling
8) Geschäftsführung
9) Legal, HR, Procurement
10) Information Technology und Facility Management

[7] In Karenz befindliche Personen (4) sind in der Zahl der Angestellten per 31. Dezember 2020 wie auch in den Vorjahren nicht enthalten.

Die Personalfluktuation in der SCHIG mbH stellt sich wie folgt dar:

KOPFZAHL	2020	2019
Neuaufnahmen	10	31
Abgänge	-7	-13

Die Verteilung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Altersklassen und Geschlecht zeigt folgendes Bild:

	UNTER 30 JAHRE	30–49 JAHRE	AB 50 JAHRE	FRAUEN-ANTEIL	DURCHSCHNITTS-ALTER
31.12.2020	19,4 %	62,2 %	18,4 %	44,1 %	40,0 Jahre
31.12.2019	24,7 %	57,0 %	18,3 %	44,4 %	39,6 Jahre

MA NACH ABSOLVIERTEN AUSBILDUNGEN PER 31. DEZEMBER 2020

	GESAMT ABSOLUT	GESAMT IN %	DAVON FRAUEN ABSOLUT	DAVON FRAUEN IN %	DAVON MÄNNER ABSOLUT	DAVON MÄNNER IN %
MA gesamt	98	100 %	42	43 %	56	57 %
MA mit Universitätsabschluss	57	58 %	22	39 %	35	61 %
MA mit Fachhochschulabschluss	8	8 %	2	25 %	6	75 %
MA mit Matura (HAK, HTL, AHS)	22	22 %	13	59 %	9	41 %
übrige MA	11	11 %	5	45 %	6	55 %

SOZIALLEISTUNGEN
Die SCHIG mbH bietet den bei ihr tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern folgende freiwillige Sozialleistungen an:

- **→ Einzahlung in eine Betriebspensionskasse (3 % der Bemessungsgrundlage, basierend auf dem Bruttomonatsbezug pro Person);**
- **→ Einzahlung in eine Lebensversicherung (Er- und Ablebensversicherung oder weitere Pensionsvorsorge, monatlich EUR 25,– pro Person);**
- **→ Verpflegungsgutscheine jeweils im Rahmen der steuerlichen Grenzen gemäß § 3 Abs. 1 Z 17 EStG (EUR 4,40 bzw. EUR 1,10 pro Arbeitstag pro Person);**
- **→ Jobticket (VOR-Jahreskarte Kernzone Wien, EUR 365,– pro Person);**
- **→ Unterstützung von Sport- und Kulturaktivitäten.**

Bericht über die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens und Risikobericht

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DES UNTERNEHMENS

Eine der wesentlichen Zielsetzungen des Bundes und der Länder bei der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets war die Harmonisierung des dualen Bestellsystems. Seitdem fungiert die SCHIG mbH als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle aller von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen. Dadurch soll eine effiziente und kompetente Beauftragung und Abwicklung von gemeinwirtschaftlich beauftragten Schienenpersonenverkehrsleistungen nach für ganz Österreich einheitlichen Leistungs- und Qualitätsstandards gewährleistet werden. Demnach wurde bzw. wird die SCHIG mbH vom Bund beauftragt, für das jeweilige Bundesland ein zuvor von Bund und Bundesland gemeinsam festgelegtes Gesamtangebot bei dazu geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellen und in weiterer Folge die Vertragsabwicklung durchzuführen. Im Jahr 2016 wurde damit begonnen, die dafür notwendigen Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Mittlerweile bestehen für alle Bundesländer (Vorarlberg, Steiermark, Kärnten, Tirol, Salzburg und Oberösterreich) sowie für die Ostregion und den Fernverkehr unterschriebene und in Kraft getretene Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-PV AG. Darüber hinaus gibt es Verkehrsdiensteverträge zwischen der SCHIG mbH und den „Privatbahnen" Graz-Köflacher Bahn, Montafonerbahn, Raaberbahn und Zillertalbahn. Diese Verträge – ausgenommen Fernverkehr – decken jeweils das mit dem jeweiligen Land abgestimmte Gesamtangebot ab.

Der Benannten Stelle ist es im GJ 2020 gelungen, das geplante Umsatzziel von TEUR 330 (Vj. TEUR 300) zu überschreiten.

Mit 1. Mai 2021 werden die bisher von der SCHIG mbH wahrgenommenen Zuständigkeiten für die Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer und die Führung des Fahrerlaubnisregisters an das BMK übertragen.

Nach Beendigung der Kooperation der SCHIG mbH als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds im Jahr 2014 verbleiben mit Status Ende 2019 nur mehr vereinzelte Klimafonds-Projekte, deren Abwicklung spätestens 2022 abgeschlossen ist. Die nationale Notifizierung einer Sonderrichtlinie zur Weiterführung der Förderprogramme „Mikro-ÖV" und „Intermodale Schnittstelle Radverkehr (ISR)" wurde durch das BMF nicht genehmigt, womit sich diese beiden Förderschienen nun in einer „Phasing-out"-Phase befinden. Dies bedeutet, dass noch laufende Förderprojekte in Entsprechung mit den Zeitplänen der jeweiligen Förderverträge finalisiert und ausbezahlt werden (bis ca. Ende 2022), danach die Programme geschlossen werden.

Die (bei der Europäischen Kommission notifizierte) Förderrichtlinie „Innovationsförderung Kombinierter Verkehr (IKV)" lief mit Ende 2020 aus. Eine Verlängerung (mit geringfügig überarbeiteten Inhalten und erhöhtem Förderbudget) wurde in Kooperation mit dem BMK bei der Kommission eingereicht, eine Fortsetzung dieses Förderprogrammes 2021–2025 mit erhöhtem Budget wird für Anfang 2021 erwartet. Das Förderprogramm „Logistikförderung" wird von der Wirtschaft gut in Anspruch genommen. Das Programm läuft bis Ende 2023. Das Förderprogramm „Rechtsabbiegeassistenzsysteme" läuft bis Ende 2024, die Kleinteiligkeit des Programmes (viele Fördernehmer) führt – wie auch a priori erwartet – zu Herausforderungen bezüglich der Effizienz der Förderabwicklung. Das Förderprogramm „Urbane Elektromobilität" läuft mit Jahresende 2021 aus. Die Unterstützungsaktivitäten der SCHIG mbH im Bereich „Digitalisierung" (IVS-Aktionsplan) werden zumindest bis 2024 fortgesetzt. Die Reorganisation des BMK im Spätherbst 2020 führte zu einer Vielzahl von Veränderungen von Zuständigkeiten seitens des BMK für aktuell laufende Förderprogramme, womit auch bestehende Abwicklungsvereinbarungen anzupassen sind. Gleichzeitig eröffnete die Reorganisation auch den Raum für neue Aktivitäten im Bereich Förderabwicklung: So entwickelten sich ab dem 3. Quartal 2020 (bedingt auch durch das Engagement der SCHIG mbH im Kontext der Erstellung des 2021 zu veröffentlichenden „Mobilitätsmasterplanes 2030") neue Chancen, welche im Falle einer Realisierung zu neuen Aktivitätsbereichen im Förderwesen führen werden. Als Beispiel sei hier die Abwicklung einer hochdotierten Förderschiene „Busförderung 2022f" genannt. Die SCHIG mbH hat sich im Bereich der Mobilitätsförderung als ausgelagerter „Think-tank" des Hauptauftraggebers BMK etabliert und trägt wesentlich zur Weiterentwicklung der entsprechenden Förderlandschaft bei.

Somit wird die SCHIG mbH auch weiterhin ihre bisher durchgeführten Tätigkeiten sorgfältig und auf hohem Niveau erledigen, ihre Expertise ausweiten und dem BMK als Know-how-Spezialist zur Verfügung stehen. Die fachliche Unterstützung und Beratung des BMK in allen Themenstellungen des Bereichs Mobilität stellt auch in Zukunft eine wesentliche Aufgabe der SCHIG mbH dar.

RISIKOBERICHT

Zum Zwecke des kontrollierten und bewussten Umgangs mit Risiken und Chancen wurde in der SCHIG mbH ein unternehmensweites integriertes Risiko- und Chancenmanagementsystem implementiert. Alle identifizierten Risiken werden dabei anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Schadensausmaße, Eintrittswahrscheinlichkeiten und zu ergreifender Maßnahmen.

Eine laufende, systematische und nachvollziehbare Auseinandersetzung mit Risiken, aber auch Chancen, ist jedenfalls essentiell. Das Risiko- und Chancenmanagement stellt somit ein zentrales Instrumentarium dar, um das Management der SCHIG mbH bei der Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen, weshalb es auch laufend überprüft und optimiert wird.

RISIKEN IM ZUSAMMENHANG MIT FINANZINSTRUMENTEN

Originäre Finanzinstrumente

Der Bestand an originären Finanzinstrumenten der SCHIG mbH (Forderungen und Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Finanzanlagen) lässt sich aus der Bilanz ablesen. Detaillierte Informationen finden sich in den entsprechenden Angaben im Anhang zum Jahresabschluss.

Derivative Finanzinstrumente

Die SCHIG mbH setzt ein derivatives Finanzinstrument zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken ein. Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Am 25. Jänner 2005 hat die SCHIG mbH zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos für eine Finanzierung der Rail Test & Research GmbH über ein Volumen von EUR 20,0 Mio. einen Zinsswap-Vertrag als Fixzinszahler mit der Republik Österreich, vertreten durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur, abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31. Dezember 2020 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market"-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 8,2 Mio. (Vj. EUR 8,0 Mio.). Die Drohverlustrückstellung wurde entsprechend auf diesen Wert angepasst (Anwendung der AFRAC-Stellungnahme „Die unternehmensrechtliche Bilanzierung von Derivaten und Sicherungsinstrumenten" idgF). Durch den Wechsel von einem variablen zu einem Fixzinssatz wurde das Ziel verfolgt, den zugrunde liegenden langfristigen Kredit abzusichern bzw. zukünftige Zinszahlungen genauer kalkulierbar zu machen. Damit wird auch der zukünftige Liquiditätsbedarf genauer plan- und berechenbar. Gemäß Expertenmeinung sollten sich die Ergebnisse von Zinsswaps über die gesamte Kreditlaufzeit grundsätzlich neutralisieren.

Da die SCHIG mbH (als Fixzinsempfänger) mit der Rail Test & Research GmbH ebenfalls einen Zinsswap-Vertrag zu den gleichen Bedingungen abgeschlossen hat, werden letztendlich allfällige finanzielle Folgen aus dem Zinsswap-Geschäft von der Rail Test & Research GmbH getragen, und es ergibt sich für die SCHIG mbH keine ergebnismäßige Belastung.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die SCHIG mbH hat im Geschäftsjahr 2020 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im Geschäftsjahr 2021 fortsetzen. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens ein. Im Rahmen des implementierten Risikomanagementsystems werden die finanzwirtschaftlichen Risiken laufend bewertet sowie durch geeignete Maßnahmen begrenzt. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Dazu hat sich die SCHIG mbH entsprechende Richtlinien gegeben. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert.

Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen der SCHIG mbH ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko bedeutet jede Einschränkung der Verschuldungs- bzw. Kapitalaufnahmefähigkeit, die die Umsetzung der Unternehmensstrategie gefährden könnte. Somit ist die konsequente Sicherstellung der Liquidität der SCHIG mbH sowie ihrer Tochtergesellschaften durch realistische Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber eine der Hauptaufgaben des Cash- und Treasury-Managements des Bereiches Finanzen & Controlling.

Zinsrisiko

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis der SCHIG mbH aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein abzustimmendes Niveau hinaus, z. B. durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente, einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung möglichst gering zu halten.

Währungsrisiko

Die SCHIG mbH und ihre Tochtergesellschaften sind ausschließlich auf Euro-Basis finanziert. Auch aus den operativen Bilanzpositionen, insbesondere Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, resultieren keine Währungsrisiken, da diese ebenfalls ausschließlich in Euro bestehen.

Kontrahentenrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vorwiegend Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, Fonds, barwertig positive Swapgeschäfte). Die SCHIG mbH unterhält Geschäftsbeziehungen ausschließlich zu Finanzpartnern, die in den relevanten Bereichen über ein ausreichendes Rating (mindestens Investment Grade) verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt. Die SCHIG mbH hat sich hierbei die Richtlinie gesetzt, dass spekulative oder hochrisikoreiche Finanzgeschäfte nicht abgeschlossen werden.

INTERNES KONTROLLSYSTEM

Allgemeine Informationen

Die Geschäftsführung ist sich ihrer Verantwortung für die Einrichtung und Ausgestaltung eines angemessenen Internen Kontrollsystems (IKS) bewusst. Die SCHIG mbH definiert das IKS als Gesamtheit aller prozessbezogenen Überwachungsmaßnahmen inklusive der jeweiligen organisatorischen Richtlinien des gesamten operativen Managements sowie die festgelegten Kontrollmechanismen und die Überwachungsaufgaben der unmittelbaren Prozessverantwortlichen.

Demzufolge ist das IKS eine wesentliche Ergänzung zum unternehmensweiten Risikomanagementsystem und trägt zur Unterstützung der Erreichung der unternehmerischen Ziele bei. Das IKS umfasst dabei die Komponenten Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollaktivitäten, Information und Kommunikation und Überwachung, um

- **die Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen rechtlichen Vorschriften und der vorgeschriebenen Geschäftspolitik zu unterstützen (Compliance),**
- **die Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung zu gewährleisten (Financial Reporting) und**
- **die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit (hierzu gehört auch der Schutz des Vermögens vor Verlusten durch Schäden und Malversationen) zu unterstützen (Operations).**

Dieses System basiert somit auf den Maßstäben des international bewährten Rahmenkonzepts für interne Kontrollsysteme (COSO – Internal Control and Enterprise Risk Management Frameworks des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und bietet dem Management ein umfassendes Analyse- und Steuerungsinstrument. Unterstützt wird das IKS von einem Qualitätsmanagement-System, wofür die SCHIG mbH bereits im Jahr 2008 erstmals die Zertifizierung nach ISO 9001:2008 erhielt, die Rezertifizierung im Jahr 2017 erfolgte dann nach der ISO 9001:2015. Das bislang letzte, erfolgreich abgeschlossene Rezertifizierungsaudit fand im Jahr 2020 statt.

Das IKS gewährleistet die Übereinstimmung sämtlicher Abläufe im Unternehmen mit internen und externen Regelwerken und basiert auf den folgenden Grundlagen:

- **Die wesentlichen / kritischen Geschäftsabläufe (Prozesse) sind sachlich und formal richtig, vollständig und für Dritte nachvollziehbar dokumentiert.**
- **Die Aufbauorganisation ist in geeignetem Ausmaß nachvollziehbar dokumentiert (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung etc.) und wird regelmäßig angepasst.**
- **Die für die jeweilige Geschäftstätigkeit anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben sind umfassend bekannt und verfügbar.**

Das IKS für den Rechnungslegungsprozess ist Bestandteil des regelmäßigen Prüfprogramms und wird von einem externen Prüfer wiederkehrend überprüft. Die Ergebnisse der durchgeführten Prüfungen werden dem Aufsichtsrat berichtet.

Berichterstattung zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem

Das Ziel des IKS ist es, das Management so zu unterstützen, dass es in der Lage ist, effektive, sich ständig verbessernde interne Kontrollen in Hinblick auf die Rechnungslegung zu gewährleisten. Es ist einerseits auf die Einhaltung von Richtlinien und Vorschriften und andererseits auf die Schaffung von vorteilhaften Bedingungen für spezifische Kontrollmaßnahmen in den Schlüsselprozessen des Rechnungswesens ausgerichtet.

Die Verantwortlichkeiten in Bezug auf das IKS werden an die Unternehmensorganisation angepasst, um ein den Anforderungen entsprechendes und zufriedenstellendes Kontrollumfeld zu gewährleisten. Die Zuständigkeit für das externe Berichtswesen im Zusammenhang mit dem Jahresabschluss liegt bei der Stabstelle Finanzen & Controlling, welche direkt der Geschäftsführung untersteht.

Alle Prozesse und Kontrollen, die für die Rechnungslegung von Relevanz sind, sind im Qualitätsmanagementsystem der SCHIG mbH (Software ADONIS) abgebildet und werden bei Bedarf laufend aktualisiert. Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich Finanzberichterstattung werden regelmäßig aktualisiert und an alle betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommuniziert.

Außerdem sollen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Rechnungswesens laufend in Hinblick auf Neuerungen in der Rechnungslegung geschult werden, um Risiken einer unbeabsichtigten Fehlberichterstattung frühzeitig erkennen zu können.

Die Verbuchung der Geschäftsfälle erfolgte im Geschäftsjahr 2020 grundsätzlich auf EDV-Anlagen unter Verwendung der Software RZL. Die Bilanzierung wurde im Geschäftsjahr 2020 von der Kanzlei Schachner & Partner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH & Co KG durchgeführt. Der Jahresabschluss und Lagebericht wurden im Berichtsjahr von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. geprüft.

Die Verantwortung für die unternehmensweite fortlaufende Überwachung obliegt der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat; in der operativen Durchführung werden diese von der Stabstelle Finanzen & Controlling unterstützt. Darüber hinaus sind die jeweiligen Geschäftsbereichsleiterinnen und -leiter für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. Es werden in regelmäßigen Abständen Kontrollen und Plausibilisierungen vorgenommen. Das Ergebnis der Überwachungstätigkeiten wird der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat berichtet. Die Geschäftsführung erhält regelmäßig zusammengefasste Finanzreportings (z. B. Monats- und Quartalsberichte sowie Liquiditätsprognosen). Zu veröffentlichende Abschlüsse werden vom Leiter der Stabstelle Finanzen & Controlling vor Weiterleitung an den Bilanzausschuss des Aufsichtsrates einer abschließenden Würdigung unterzogen.

BERICHT ÜBER DIE FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Als Beratungs- und Dienstleistungsunternehmen im Eigentum der Republik Österreich besteht eine der Aufgaben der SCHIG mbH in der Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens. Dementsprechend ist die SCHIG mbH mit der Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten beauftragt, die der diskriminierungsfreien Entwicklung und Verbesserung des Eisenbahnwesens sowie neuer Eisenbahntechnologien auf dem Schienennetz dienen, sowie auch mit der Mitwirkung bei der Koordinierung aller Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen für den Schienenbereich.

Mit der Unterzeichnung eines Grant Agreements am 28. Dezember 2015 trat die SCHIG mbH – in Vertretung des BMK – erstmals als Fördernehmer einer „Programme Support Action“ der Europäischen Kommission zur Etablierung und Pflege transeuropäischer Transportkorridore („**CEF PSA CNC**“ – **C**onnecting **E**urope **F**acility – **P**rogramme **S**upport **A**ction – **C**ore **N**etwork **C**orridors) auf. Dabei stand die Unterstützung des BMK im Fokus, sowohl inhaltlich als auch organisatorisch bei der Analyse bestehender Korridore, der Maßnahmendefinition zu deren Verbesserung, einem Projektmonitoringsystem sowie der Bewerbung im Rahmen von CEF-Fördercalls für österreichische Infrastrukturprojekte.

Neben dem ersten Projekt (2015–2017) ist mittlerweile auch das Folgeprojekt (2018–2020) erfolgreich abgeschlossen und wird mit Beginn 2021 endabgerechnet.

Anmerkungen zum Lagebericht

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der SCHIG mbH und des wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden basierend auf den zum Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 23. April 2021

Die Geschäftsführung

Dr. Stefan Weiss, MBA

Rechtliche und steuerliche Verhältnisse

RECHTLICHE VERHÄLTNISSE
Die Firma Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist im Firmenbuch beim Handelsgericht Wien unter der Nummer FN 261480f eingetragen.

Der Sitz der Firma ist in 1020 Wien, Jakov-Lind-Straße 2, Stiege 2, 4. OG.

Der Gegenstand des Unternehmens ist insbesondere

- **der Abschluss von PPP-Verträgen mit Dritten über die Mitfinanzierung, Errichtung einschließlich der Verwertung von Schieneninfrastruktur sowie die Abwicklung von damit verbundenen Projekten;**

- **die Mitwirkung bei der Vorbereitung und Durchführung von Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der sechsjährigen Rahmenplanung gemäß § 43 Bundesbahngesetz, insbesondere bei der Zahlungsabwicklung, und Mitwirkung bei der Kontrolle im Bereich der Finanzierung der Schieneninfrastruktur sowie die Überwachung vertraglicher Verpflichtungen gemäß § 45 Bundesbahngesetz und § 4 des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“;**

- **die Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten, die der diskriminierungsfreien Entwicklung und Verbesserung des Eisenbahnwesens sowie neuer Eisenbahntechnologien auf dem Schienennetz dienen, sowie alle damit zusammenhängenden Geschäfte und Tätigkeiten, die das Ergebnis der Gesellschaft verbessern helfen sowie die Mitwirkung bei der Koordinierung aller Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen für den Schienenbereich;**

- **die Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten einer akkreditierten Prüfstelle (Benannte Stelle) auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens;**

- **nach Übertragung durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Aufgabe einer Zuweisungsstelle gemäß dem 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957;**

- **die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission gemäß § 48 Abs. 4 Eisenbahngesetz 1957;**

- **die Wahrnehmung der Zuständigkeit gemäß § 130 des Eisenbahngesetzes 1957;**

- **die Wahrnehmung der Aufgaben zur Errichtung und Verwaltung von Registern, wie sie der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH gemäß dem Eisenbahngesetz 1957 oder in einer in Durchführung des Eisenbahngesetzes 1957 ergehenden Verordnung übertragen sind;**

- **nach Einholung der Zustimmung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen gem. § 48 des Bundesbahngesetzes idgF und § 3 des Privatbahngesetzes 2004 idgF iZm § 7 des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999 idgF und deren Abwicklung.**

Das Stammkapital beträgt EUR 2.000.000,00 und wird von der Republik Österreich, vertreten durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, gehalten und ist zur Gänze einbezahlt.

Bei der Gesellschaft handelt es sich um eine mittelgroße Kapitalgesellschaft im Sinne des § 221 UGB.

Als Geschäftsführer sind Herr DI Dr. Ulrich Puz, MBA (bis 30.04.2020) und Herr Dr. Stefan Weiss, MBA (seit 01.02.2020) bestellt.

Das Wirtschaftsjahr endet jeweils am 31.12. eines Jahres.

STEUERLICHE VERHÄLTNISSE
Die Gesellschaft ist beim Finanzamt Österreich unter der Steuernummer 360/4555 veranlagt.

Die Gesellschaft ist gemäß § 10 SCHIG von bundesgesetzlichen Abgaben mit Ausnahme der Umsatzsteuer und den Gerichts- und Justizverwaltungsgebühren sowie von den Bundesverwaltungsabgaben befreit, soweit sich diese Abgaben und Gebühren aus der Erfüllung der in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Aufgaben dieser Gesellschaft ergeben.

Mit Bescheid vom 5. Oktober 2020 wurde die Umsatzsteuer 2019 erklärungsgemäß veranlagt.

Kapitalflussrechnung 2020

KAPITALFLUSSRECHNUNG	2020 EUR	2019 EUR
Ergebnis vor Steuern	35.146	61.318
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang vom Anlagevermögen	-35	909
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	557.922	600.425
Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen	230.458	1.015.068
Cashflow aus dem ordentlichen Ergebnis	**823.491**	**1.677.719**
Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	27.022.101	245.127
Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-23.924.302	-7.452.231
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	44.905.553	157.060.021
Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	**48.826.844**	**151.530.637**
Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	246	5.400
Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang und sonstigen Finanzinvestitionen	187.500	187.500
Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-195.442	-1.262.705
Nettogeldfluss aus der Investitionstätigkeit	**-7.696**	**-1.069.805**
Auszahlungen für Tilgung von (Finanz-)Krediten	-187.470	-187.500
Nettogeldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	**-187.470**	**-187.500**
Nettogeldfluss gesamt	**48.631.677**	**150.273.332**
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	**507.652.058**	**357.378.725**
Liquide Mittel am Jahresende	**556.283.735**	**507.652.058**

Bestätigungs-vermerk

Bericht zum
Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Wien, bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2020 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Verantwortlichkeiten des gesetzlichen Vertreters und des Aufsichtsrates für den Jahresabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- **Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.**

- **Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.**

- **Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.**

- **Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.**

- **Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.**

Wir tauschen uns mit dem Aufsichtsrat unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Bericht zum Lagebericht

Der Lagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Lageberichts durchgeführt.

URTEIL

Nach unserer Beurteilung ist der Lagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden und steht in Einklang mit dem Jahresabschluss.

ERKLÄRUNG

Angesichts der bei der Prüfung des Jahresabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über die Gesellschaft und ihr Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Lagebericht nicht festgestellt.

Wien, am 23. April 2021

Ernst & Young
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Stefan Uher eh
Wirtschaftsprüfer

ppa Mag. Gerald Steckbauer eh
Wirtschaftsprüfer

Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Jahresabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen.
Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Jahresabschluss samt Lagebericht.
Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.

Berechnung der Kennzahlen

EIGENKAPITAL	Stammkapital + Kapitalrücklagen +/- Bilanzgewinn/-verlust
EIGENMITTELQUOTE NACH URG	Eigenkapital / Gesamtkapital
NETTOUMLAUFVERMÖGEN	Kurzfristiges Umlaufvermögen – Kurzfristiges Fremdkapital
EBIT	Ergebnis vor Steuern + Zinsen und ähnliche Aufwendungen gem. § 231 Abs. 2 Z 15 UGB
EBIT-MARGE	EBIT / Umsatzerlöse
FREE CASHFLOW	Cashflow aus dem Ergebnis + Cashflow aus der Investitionstätigkeit
FREMDKAPITALQUOTE	Fremdkapital / Gesamtkapital
GESAMTKAPITALRENTABILITÄT	EBIT / Gesamtkapital
INTENSITÄT DES AUFWANDS FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN	Aufwand für bezogene Leistungen / Gesamtaufwendungen
ANLAGENINTENSITÄT	Anlagevermögen / Gesamtvermögen (abzgl. Kostenbeiträge Dritter)
ANLAGENDECKUNGSGRAD I	Eigenkapital / Anlagevermögen (abzgl. Kostenbeiträge Dritter)
ANLAGENDECKUNGSGRAD II	Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital / Anlagevermögen (abzgl. Kostenbeiträge Dritter)

Glossar

ABS.	Absatz
ABZGL.	abzüglich
AFRAC	Austrian Financial Reporting and Auditing Committee
AG	Aktiengesellschaft
AHS	Allgemeinbildende höhere Schule
ATF	Anschlussbahn- und Terminalförderung
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
AWS	Austria Wirtschaftsservice
BBG	Bundesbahngesetz
BBT SE	Brenner Basistunnel Societas Europaea
BF.	Bahnhof
BGBL	Bundesgesetzblatt
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BM	Bundesminister/-in
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BZW.	beziehungsweise
CA.	circa
CCG	Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft mbH & Co KG
CEF	Connecting Europe Facility (Infrastrukturförderprogramm der EU)
CO	Compagnie
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission
DR.	Doktor/-in
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBIT	Earnings before Interest and Taxes (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Europäische Gemeinschaft
EISBAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutz-verordnung
EISBG	Eisenbahngesetz
EK	Europäische Kommission
EN	Europäische Norm
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
ESTG	Einkommensteuergesetz in der geltenden Fassung
EU	Europäische Union
EUK	Europäische Kommission
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWV	Einzelwagenladungsverkehr
ETC.	et cetera
F., FF.	folgende
FE	Fahrerlaubnis(-register)
FZ	Fahrzeugeinstellungsregister
FV	Fernverkehr
GEM.	gemäß
GIP	Graphenintegrationsplattform
GJ	Geschäftsjahr
GMBH, GESMBH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GUV-RECHNUNG	Gewinn- und Verlustrechnung
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
HAK	Handelsakademie
HBF	Hauptbahnhof
HR	Human Resources
HTL	Höhere Technische Lehranstalt
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
IDGF	in der geltenden Fassung
IEC	International Electrotechnical Commission
IHS	Institut für Höhere Studien
IHV	in Höhe von
IKS	Internes Kontrollsystem
IKV	Innovationsprogramm Kombinierter Verkehr
INFRA 4	Abteilung Infra 4 – Gesamtverkehr der Sektion II des BMK
INKL.	Inklusive
ISO	International Organization for Standardization
ISR	Intermodale Schnittstelle Radverkehr
IT	Informationstechnik
ITF	Integrierter Taktfahrplan
IVS	Intelligente Verkehrssysteme
KFS/BW	Fachgutachten des Fachsenats für Betriebswirtschaft der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer
KG	Kommanditgesellschaft
KLI.EN	Klima- und Energiefonds
LEG CIT	Abkürzung für lateinisch „legis citatae“ (Bedeutung: „des zitierten Gesetzes“)
LT.	laut

MA	Mitarbeiter, Mitarbeiterin(nen)
MBA	Master of Business Administration
MIKRO-ÖV	Mikro-Öffentlicher-Verkehr (Förderprogramm für lokale und kleinregionale ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum)
MIO.	Million(en)
MRD.	Milliarde(n)
MVK	Mittelverwendungskontrolle
NANDO	New Approach Notified and Designated Organisations
NR.	Nummer
NV	Nahverkehr
NVR	National Vehicle Register
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖBB-PV AG	ÖBB-Personenverkehr AG
OENB	Oesterreichische Nationalbank
ÖPNRV-G 1999	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVDAT	Österreichischer Verein für Verkehrsdaten
ÖVE	Österr. Verband für Elektrotechnik
P. A.	per annum
PKM	Personenkilometer
PKW	Personenkraftwagen
PPP	Public Private Partnership
QM	Qualitätsmanagement
RCA	Rail Cargo Austria
RD.	rund
RL	Richtlinie
ROLA	Rollende Landstraße
RRP	Rola Regensburg Projektgesellschaft mbH
RTA	Rail Tec Arsenal GmbH
RTR	Rail Test & Research GmbH
S.	Seite
SCG	Schienen Control GmbH
SCHIG	Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF
SCHIG MBH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SEILEBV	Seilbahn-Bauentwurfsverordnung
SGV	Beihilfeprogramm „Gewährung von Beihilfen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“
SLB	Salzburger Lokalbahn
SNNB	Schienennutzungsbedingungen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
STLB	Steiermärkische Landesbahnen
TB	Technisches Büro
TEN	Transeuropäisches Netzwerk
TEUR	Tausend Euro
TKM	Tonnenkilometer
TSI	Technische Spezifikationen für Interoperabilität
U. A.	unter anderem
UGB	Unternehmensgesetzbuch in der geltenden Fassung
UKV	unbegleiteter Kombinierter Verkehr
URG	Unternehmensreorganisationsgesetz in der geltenden Fassung
VDV	Verkehrsdienstevertrag für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr
VJ.	Vorjahr
VO EG	Verordnung (EG)
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VKM	Fahrzeughalterkennzeichnung, Vehicle Keeper Marking
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
WLB	Wiener Lokalbahnen
Z	Ziffer
Z. B.	zum Beispiel
ZUGKM	Zugkilometer

Impressum

HERAUSGEBER:

SCHIG mbH
Schieneninfrastruktur-
Dienstleistungsgesellschaft mbH

Austria Campus 2
Jakov-Lind-Straße 2,
Stiege 2, 4. OG
1020 Wien

REDAKTIONELLER INHALT:

SCHIG mbH

FOTOS:

SCHIG mbH
(Christopher Lehner
Samuel Niemand)
BMK/Cajetan Perwein, Zinner
Franz Pfluegl

KONZEPT & DESIGN:

Halle34 Og für
zeitgenössische
Kommunikation
www.halle34.com

Geschäftsbericht
2020

SCHIG mbH